



Test Simca 1307/1308

Konkurrenz für VW Passat

Test Lamborghini Urraco

Konkurrenz für Porsche

Kaltstart-Versuch

Wer schafft es bei minus 25 Grad?

Grand Prix 1976

Wer wird Weltmeister?

70 000 km mit dem Oldsmobile Cutlass

Wie zuverlässig sind amerikanische Autos?



**extra auto bent
und sport**

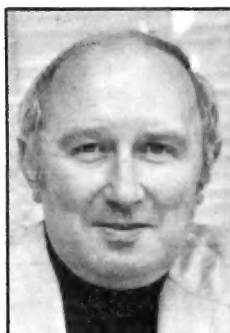
Dreihändig drehen schmeckt. Echt.



**Linke Hand
&
Rechte Hand
&
Schwarze Hand
von
Roth-Händle**

50 Gramm Cigaretten-Tabak 1 DM 2,25
Für SCHWARZE HAND gibt's auch das echte
SCHWARZE HAND Cigarettenpapier.

Crashtest – auf unsere Kosten



Ferdinand Simoneit

Wie sicher sind eigentlich Autos? Ist der gängige Slogan der Automobilhersteller „Komfort und Sicherheit“ nur ein Spruch cleverer Werbetexter? Sind große, teurere Autos sicherer als kleine, billigere? Überhaupt: Sind Kleinwagen denn sicher? Und: Wie sicher können Kleinwagen sein? Die Hersteller machen wohl alle Versuche – sogenannte Crash-Tests –, aber hinter verschlossenen Labor-Türen, und die für die Presse freigegebenen Bilder sind sorgfältig ausgewählt. Hersteller sind eben Partei, vor allem bei der Lebensfrage, wie sicher ihre kleinen Autos sind.

Fragen über Fragen. auto motor und sport wollte die Antworten wissen. So entschlossen wir uns, selber Crash-Tests zu veranstalten und die – noch unbekannten – Ergebnisse dem Leser unverblümt mitzuteilen – unverblümt darum, weil es besser ist, daß ein Kleinwagenbesitzer die Un-Sicherheit seines Wagens aus seiner Zeitschrift als von einem Baum erfährt.

Die Testabteilung, mit der Organisation der wohl ersten Crash-Tests einer Automobilzeitschrift betraut, suchte sieben kleine Autos aus: Renault 4, Fiat 126, Citroen 2 CV und VW Käfer sowie als Vertreter des modernen Kleinwagenbaues Renault 5, Fiat 127 und den VW Polo. Bedingung war, um einen fairen Vergleich zu garantieren: Alle Wagen durften nicht älter als ein Jahr sein. Die Redaktion bestellte die sieben Crash-Kandidaten, auto motor und sport-Verleger Paul Pietsch gab das Geld: Professor Max Danner übernahm im Allianz-Zentrum Technik in Ismaning bei München die Durchführung der Aufprallversuche.

In weitgehender Anlehnung an die amerikanische Sicherheitsnorm FMVSS 208 werden dabei die Testfahrzeuge mit 40 km/h gegen eine Betonwand gefahren. Ob der Fahrer diesen Aufprall überlebt hätte oder nicht, darüber soll der mit einem Dreipunkt-Sicherheitsgurt angeschnallte Dummy – auto motor und sport taufte ihn „Rudy“ – Aufschluß geben. Um wissenschaftliche Akkuratess zu erreichen, wurden Rudy eine Reihe sensibler Meßgeräte eingebaut, mit deren Hilfe sich – wäre er ein Mensch – die Verletzungen an Kopf, Brust und Oberschenkel exakt bestimmen lassen.

Drei Hochgeschwindigkeitskameras halten den Aufprall aus allen wichtigen Perspektiven fest, so daß sich im Film jede Bewegungs- und Verformungsphase beobachten läßt. Die Ergebnisse der Versuche werden deutlich zeigen, welcher der getesteten Kleinwagen seinem Fahrer die größten Überlebenschancen bietet. Sie werden aber auch zeigen, wie lebenswichtig ein gutes Rückhaltesystem ist. In Heft 5 berichten wir darüber.



Crash-Test: Rudy im 2 CV

Traumwagen im Test: Lamborghini Urraco



Lamborghini Urraco

Ein Dreiliter-Sportwagen mit 250 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 247 km/h und dem klangvollen Namen Lamborghini – damit ist der Urraco eine durchaus reizvolle Alternative zum Porsche Carrera und zum Ferrari Dino. Ob er auch in den übrigen Kriterien seinen Konkurrenten ebenbürtig ist, klärt Helmut Eicker in einem ausführlichen Testbericht auf **Seite 52**.

Ami im Dauertest: Oldsmobile Cutlass

Wie bewährt sich ein amerikanisches Durchschnittsauto auf deutschen Straßen? Wie zuverlässig, wie kostspielig ist es? Nach 70 000 km mit dem Oldsmobile Cutlass gibt der abschließende Bericht die Antworten. **Seite 34**



Oldsmobile Cutlass

Lust-Laster



Stilübung: Lieferwagen-Cockpit

Immer mehr Amerikaner schneiden sich aus biedereren Zweckfahrzeugen ein Motorhome nach Maß. Was beim Umbau nüchterner Lieferwagen herauskommt, schildert der kalifornische auto motor und sport-Mitarbeiter Marc Madow auf **Seite 8**.

Laudas Last



Lauda, Formel 1-Ferrari

Für Automobil-Weltmeister Niki Lauda wird die Grand Prix-Saison 1976 zumindest ebenso schwer wie die letztjährige. Ein Dutzend Spitzenfahrer und die Verpflichtungen durch eine gewonnene Weltmeisterschaft halten den Österreicher in Atem. **Seite 78**

Editorial	
Crash-Test – auf unsere Kosten.	3
Leserbriefe	20
Impressum	22
auto motor und sport: Die Mannschaft (6).	25
Vorschau	104
Car-toon	106

Magazin

Nachrichten	6
Das kunterbunte Spielmobil Die neuen Automobile der jungen Amerikaner.	8
Information und Meinung Betrifft: Gebrauchtwagen-Schätzung.	10
Reifglätte Ein typischer Autobahn-Unfall.	11
Kraft wird teuer Motorrad-Haftpflicht-Versicherung ab 1. Januar 1977 nach PS-Klassen gestaffelt.	12
Der Kommissar Modelle und Preise.	12
Begrenztes Risiko Neu: Reparaturkosten-Versicherung für Gebrauchtwagen.	13
„Was zischt und dampft“ Neuer BMW-Entwicklungschef Radermacher sieht reizvolle Aufgaben.	14
Rollentausch Marktbericht November 1975: Opel wieder vor VW.	15
Herrn Bronners Esele Silberhochzeit mit einem VW Käfer.	16
Vor 20 Jahren auto motor und sport in Heft 2 und 3/1956.	18

Test und Technik

Doppelgänger Test Simca 1307/1308: Neue Mittelklasse-Baureihe in Schräg- heck-Ausführung à la VW Passat.	28
Liniendampfer 70 000 km Dauertest Oldsmobile Cutlass: Langstrecken-Erfahrungen mit einem amerikanischen Großserien-Auto.	34

Die aus der Kälte kamen Wie sicher springen Autos an, wenn's wirklich kalt wird?	46
Expreßgut Test Lamborghini Urraco: italienischer Hochleistungssportwagen mit Achtzylindermotor.	52
Aus Forschung und Entwicklung Der Fahrer als Konstruktionselement.	60
Nachrichten aus der Technik	61
Arthur Westrups Fragestunde Heute: Was ist ein Vergaser, und wie funktioniert er?	61

extra

Windstärke 12 Offshore-Rennen: Mit bis zu 1200 PS starken Motorbooten übers Wasser.	63
Vive le Franc Frankreich investiert Millionen für Wassersportler.	68
Wellenreiter Was Boote von 1400 Mark bis 520 000 Mark bieten.	72
Männersachen Für See- und Sehleute.	74

Ratgeber

Der feine Unterschied Wie teuer billige Austausch- motoren sein können.	76
Clauspeter Beckers Fahrstunde Heute: ... und plötzlich war es glatt.	77

Sport

Lauda und seine Jäger Fahrer-Weltmeisterschaft 1976: viele Neuerungen, viele Chancen.	78
Sport-Nachrichten	95
Umschwung von unten? Mehr Attraktivität im Automobilrennsport durch Veränderung der Rennstrecken.	96
Macht durch Parität 50 Jahre nationale Automobilsport- Kommission ONS.	98
Erfolg durch Eigenwilligkeit Erich Zakowski stellt seit drei Jahren die Autos der Deutschen Rennsportmeister.	100

Wasser marsch



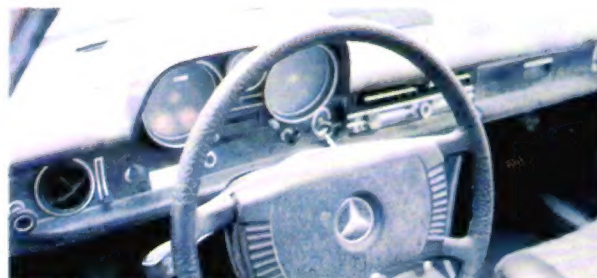
Wind und Wellen: Wassersport

Über 100 000 bundesdeutsche Yacht-Eigner verbringen den größten Teil ihrer Freizeit auf dem Wasser. Für sie und alle anderen Freunde des nassen Elements bringt das neue Extra von auto motor und sport eine Geschichte über die schnellsten Bootsleute der Welt, viele Tips für Bootskauf und den Urlaub zu Wasser, sowie exklusive maritime Möbelsachen.

Seite 63

Tiefkühlkost

In einem Großversuch mit zwölf verschiedenen Modellen untersuchte die Testabteilung, wie es um das Kaltstartverhalten heutiger Autos unter extremen Bedingungen bestellt ist: Die Prüflinge mußten bei minus 25 Grad starten. **Seite 46**



Tiefgeköhltes Mercedes-Armaturenbrett

Große Klappe: Test Simca 1307/1308



Simca 1308 GT

Nach neunjähriger Produktionszeit wurden die Simca-Modelle 1301/1501 abgelöst — durch die neue Baureihe 1307/1308, die alle Merkmale modernen europäischen Automobilbaus besitzt: Frontantrieb mit Quermotor, ein aufwendiges Fahrwerk und eine Schrägheck-Karosserie. Werner Schruf schildert Vorzüge und Nachteile der französischen Mittelklasse-Limousinen. **Seite 28**

Nachrichten

Autofreund

„Nicht nur im Export, sondern auch hier im Lande“ prophezeite Bundeskanzler Helmut Schmidt dem Auto eine große Zukunft. Opel-Fahrer Schmidt, der sich bei einer Rede vor Daimler-Benz-Mitarbeitern in Mann-



Schmidt im Glück

heim gegen die Verketzerung des Privatwagens wandte, warnte vor „überzogenen Umweltschutzforderungen“ und erkannte der Automobilindustrie eine Schlüsselfunktion für den ab 1976 erhofften Konjunkturaufschwung zu.

Autofeind

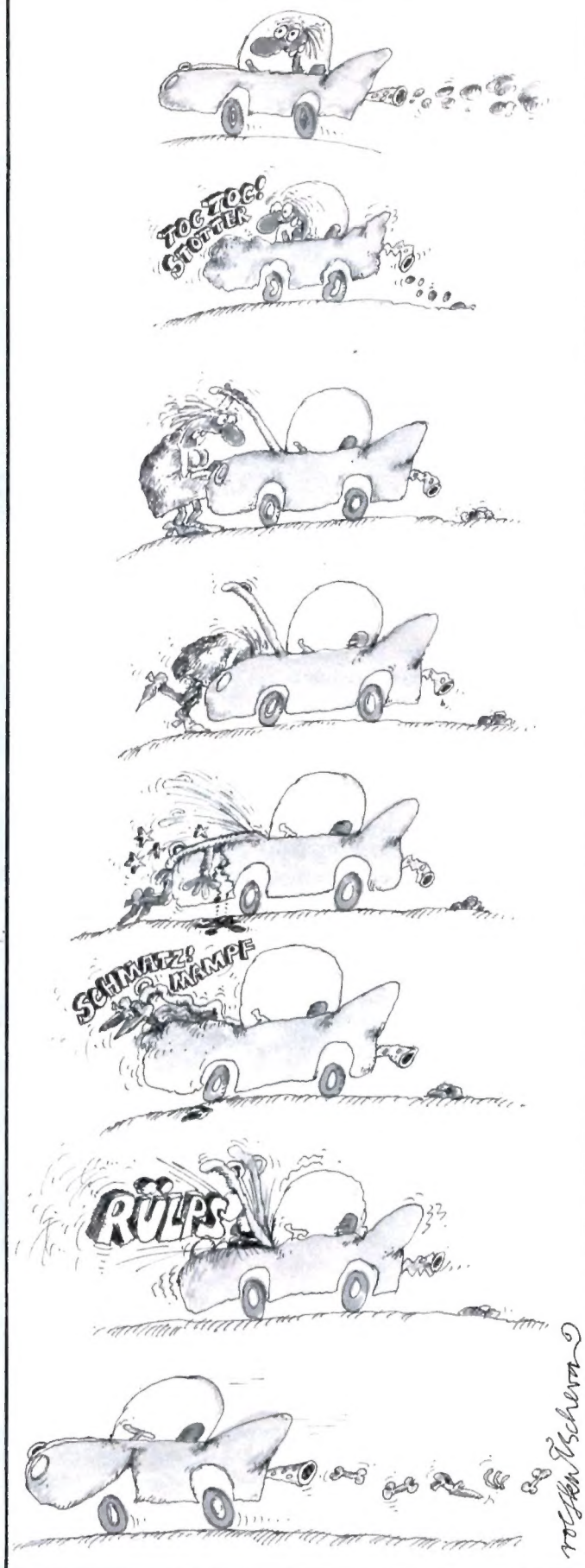
Mindestens um ein Sechstel muß die britische Automobilindustrie schrumpfen, will sie auch nur eine winzige Chance haben, weiterzube- stehen. Zu diesem katastrophalen Ergebnis kommt die Studie einer Untersuchungs-



Wilson im Pech

kommission, die im Auftrag von Premier Harold Wilson die Zukunftsaussichten der Branche untersuchte. Zu viele Unternehmen mit geringer Produktivität und zu viele Modelle von geringer Qualität führten die englischen Autofirmen in die Pleite.

Kraftstoff-Wechsel



Aufschwung

Sechs Sonderschichten plant das Volkswagenwerk im ersten Quartal 1976, wenn die Auftragslage weiterhin so günstig wie derzeit bleibt. Anschließend sollen im Wolfsburger Stammwerk 2300 neue Arbeitskräfte eingestellt werden.

Gefüllte Kasse

Rund 16,9 Milliarden Mark an Mineralölsteuer flossen 1975 in die Kasse des Fiskus. Das Vorjahresergebnis wurde damit um 0,8 Milliarden Mark oder fünf Prozent übertroffen. Allein 11,4 Milliarden Mark zahlten die Autofahrer über den Benzinpreis, was einem Anteil von 67,5 Prozent am gesamten Mineralölsteuer-Aufkommen entspricht. Weitere 4,5 Milliarden Mark oder 26,6 Prozent steuerten die Verbraucher von Dieselmotorkraftstoff bei. Wie in den Jahren zuvor deckt die in Europa an einsamer Spitze liegende Steuer etwa 14 Prozent des gesamten deutschen Steueraufkommens.

Simca 1307/1308 mit günstigen Kaskoprämien

Die neuen Simca 1307 und 1308 wurden in vergleichsweise günstige Kaskoklassen eingeordnet: Das Grundmodell 1307 GLS rangiert, wie beispielsweise auch der Opel Ascona, in Klasse 15, während 1308 S und 1308 GT in Klasse 16 angesiedelt sind.

Durst-Strecke

Die seit Ende Dezember nun in ganzer Länge befahrbare linksrheinische Autobahn zwischen Krefeld und dem Hockenheim Dreieck (siehe Heft 1/1976) ist nur mit reichlich gefülltem Tank zu benutzen. Auf der insgesamt 327 Kilometer langen Strecke gibt es lediglich drei Tankstellen pro Richtung, und für das leibliche Wohl wird vorerst überhaupt nicht gesorgt: Rasthäuser sind erst für später vorgesehen.



Ab Herbst 1976 zu kaufen: Ford-Mini Fiesta

Ford-Mini Bobcat soll Fiesta heißen

Henry Ford II. persönlich taufte im Konzern-Hauptquartier Detroit den im Werks-Jargon „Bobcat“ genannten, 3,50 m kurzen Ford-

Mini, der im Herbst 1976 zuerst auf dem deutschen Markt Premiere haben soll: Das Auto, das Frontantrieb und in preiswertester Ausführung einen quer eingebauten 40 PS-Frontmotor haben wird, soll Fiesta genannt werden.

Auto im Fernsehen

ARD

Bilder aus der Wissenschaft

Themen: Unfallforschung, Sicherheitsgurte.
Donnerstag, 15. Januar, 20.15 Uhr.

ZDF

Begriffe aus Physik und Alltag

Thema: Geschwindigkeit.
Freitag, 16. Januar, 16.30 Uhr.

ZDF

Der Sport-Spiegel

Autotest: Ford Escort.
Mittwoch, 21. Januar, 19.30 Uhr.

ARD

Sanddünen-Rennen

Wilde Jagd zum Spaß.
Donnerstag, 22. Januar, 17.40 Uhr.

ZDF

Begriffe aus Physik und Alltag

Thema: Beschleunigung.
Freitag, 23. Januar, 16.30 Uhr.

ZDF

Die Sport-Reportage

Rallye Monte Carlo.
Sonntag, 25. Januar, 17.02 Uhr.

Ernte 75: Rekordergebnis

Trotz Rezession und Krisenstimmung brachte das vergangene Jahr der bundesdeutschen Automobilindustrie mit 40 Milliarden Mark den bisher größten Umsatz ihrer Geschichte. Zwar waren drastische Preiserhöhungen die Hauptursache für diesen Boom, dennoch kann sich auch die Anzahl der verkauften Autos sehen lassen. Denn der Inlandsabsatz von 1,6 Millionen Stück war fast so hoch wie im Rekordjahr 1973, als es noch keine Krise gab. Sogar der Export, Sorgenkind der Branche, schnellte mit 9000 Wagen täglich wieder auf alte Höhen.

Schnitzer-Schreck

520 PS (383,7 Kilowatt) und ein maximales Drehmoment von 50 mkg (500 Newtonmeter) gibt die Freilassinger Tuningfirma Schnitzer für einen Turbo-BMW an, der für die Rennsportmeisterschaft 1976 gebaut wurde. Der Vierventiler schöpft seine Leistung aus dem im Hubraum auf 2140 cm³ aufgebohrten BMW-Vierzylinder des BMW 2002 und wiegt 990 Kilo. Als Fahrer ist der Hanauer Architekt Albrecht Krebs vorgesehen, der 1975 Dritter der Rennsportmeisterschaft wurde.

Personalien

Fritz Huschke Sittig Enno Werner von Hanstein, 65, wird auch nach Erreichen des Pensionsalters (am 3. Januar) beruflich kaum eine gemächlichere Gangart anschlagen. Jurist Hanstein, der als Porsche-Pilot, polyglotter PR-Chef und Privat-Berater Dr. Ferry Por-



Aktiver Pensionär: Huschke von Hanstein mit Schäferhund „Junge“ und Dackel „Onkel“.

sches wirkte, der als gerissener Rennleiter letzter der großen Boxen-Feldherrn war, ist als Motorsport-Diplomat weiterhin vollbeschäftigt: Der Sportpräsident des Automobil-Clubs von Deutschland vertritt deutsche Belange auf internationalem Parkett als Vizepräsident der Sportkommission (CSI) des Automobil-Weltverbandes.



Tägliche Entscheidung: Kreisky-Vertreter Gatscha

Dr. Otto Gatscha, 60, Kanzler Bruno Kreiskys oberster Vertreter bei der verstaatlichten österreichischen Industrie, muß sich täglich entscheiden: Eine Häufung von Ämtern brachte es mit sich, daß ihm zwei Mercedes-Dienstwagen zur Verfügung stehen, jeder mit Chauffeur. Solch reichhaltiges Dienstwagenangebot führt dazu, daß der Privatwagen Dr. Gatschas, ein Mercedes vom Typ 190 D, dessen Produktion schon 1965 eingestellt worden war, bis ins hohe Autoalter rüstig bleibt.



Leistung in Fülle: Turbo-BMW von Schnitzer



Gehört zum guten Ton: Auspuffgewürm unter der Fahrertür



Pop-Art made in USA: Preis 2000 Dollar



Bar in Reichweite des Fahrers



Gilt für Bett und Reifen: Breit sein ist alles



Türverkleidung in Samt



„Surfer Van“ aus Oregon: Wandgemälde aus der Heimat



„Yosemite Sam's“: 20 000 Dollar für einen Dodge von 1971

Das kunterbunte Spielmobil

Die neue Automode der jungen Amerikaner.

Von Marc Madow

Not macht erfinderisch. Wie einfallsreich Amerikas Bastler sind, wenn aus dem staatlich verordneten Ärgernis Tempolimit eine Tugend gemacht werden soll, beweist die neueste Mode unter kalifornischen Autofahrern: Sie geben seit einiger Zeit Kraftwagen den Vorzug, die ihre wahren Qualitäten erst im Stehen beweisen.

Schon seit langem sind Lieferwagen und Kleinlaster in den USA Vehikel, denen ihre Besitzer größtmögliche Individualität verleihen. So gleicht kaum ein Wagen dem anderen, und in Anstrich und Ausstattung unterscheiden sie sich grundsätzlich von europäischen Nutzfahrzeugen.

Vor etwa zehn Jahren entdeckten kalifornische Surfer die einheimischen Lieferwagen (Vans) als bestens geeignet für den Transport ihrer Wellenbretter. Um sich aus der Masse der gewerblich genutzten Kleinlaster abzuheben, strichen sie ihre Neuerwerbungen in den Farben ihrer Surf-Boards an – Gelb, Orange und Rot waren am beliebtesten.

Die Innenausstattung glich der moderner Campingwagen. Denn da Surfer oft eine

halbe Nacht lang unterwegs sind, um zu einem weit entfernten Strand mit guten Wellen zu fahren, erwies sich der Schlafraum im Auto wesentlich bequemer als das früher mitgeführte Zelt.

Außerdem ist es am Pazifik häufig so neblig, daß das Surfen für einige Stunden unmöglich ist, und selbst bei guter Sicht und hohen Wellen treibt die eisige Wasserkälte auch den hartnäckigsten Wellenreiter nach kurzer Zeit an Land. Dann, so sprach sich bald herum, ist es das Beste, einige Stunden zu schlafen oder sich sonst im Bett die Zeit zu vertreiben.

Nach und nach wuchs die Liste der Einrichtungsgegenstände, die in die Vans eingebaut wurden, zu stattlicher Größe. Kochstellen, Radios und eingebaute Bars machten das Wellenreiten – und nicht nur das – zu einem komfortablen Sport.

Bald entdeckten die Surfer weitere Einsatzmöglichkeiten für ihre selbstgebastelten Motorhomes. So bevölkerten sie zum Beispiel mit ihren kunterbunten Spielmobilen die heimischen Auto-Kinos, um dort vom Bett aus bei heruntergeklappter Hecktür die Filme zu be-



Wohn- und Schlafzimmer in einem



Geschmackliche Spitzenleistung: Lederliege mit Schnörkelmuster



Heckspoiler über dem Bett: 74er Chevrolet aus Alabama

Fotos: Madow

trachten — nicht wie früher von den unbequemen Rücksitzen ihrer Limousinen aus.

Von nun an grassierte in allen Bevölkerungskreisen das Van-Fieber. Ob Maurer, Geschäftsmann oder Filmstar, fast jeder wollte ein Freuden-Mobil besitzen. Nach Hippie-Bewegung, Dune-Buggy-Trend und Easy-Rider-Kult war eine neue Mode geboren: Es war „in“, sich einen Lust-Laster zu kaufen.

In Ausstattung, Design und Anstrich werden wahre Farborgien gefeiert. Doch allen Vans ist ein Teil gemeinsam: ein riesiges Bett. Manche davon sind gar so groß, daß sie den ganzen Innenraum eines Lastwagens einnehmen. Viele haben holzgetäfelte Innenwände mit echten Ölgemälden, andere verfügen über offene Kamine und kunstvoll angebrachte Wand- und Deckenspiegel. Komplette Bars mit hochprozentigen Alkoholika, Kühlschränke, Stereo-Anlagen und Farbfernseher gehören zur Standardausrüstung.

Der äußere Eindruck der Freizeit-Lieferwagen entspricht amerikanischen Geschmacksvorstellungen. Meist sind dürtig bekleidete Damen in grellen Farben malerisch abgebildet, oft sind komplette Bildszenen zu sehen, die sich wie ein Wandgemälde um den ganzen Lastwagen ziehen.

Zur technischen Standardausrüstung der Lust-Laster gehören meist überbreite Leichtmetallfelgen mit den entsprechenden Reifen, Schalensitze, getönte Scheiben und eine großvolumige Motorisierung, Frontspoiler und handgeschmiedete Kühlergrills.

Wie viele der neuen Autos schon die Straßen und Parkplätze Amerikas bevölkern, ist kaum festzustellen. Doch die neue Mode hat eben erst begonnen, obwohl es mindestens 7000 Dollar kostet, einen Lieferwagen einigermaßen komfortabel mit standesgemäßem Bett und notwendigem Zubehör auszustatten. Nach oben sind für Ausstattungskosten keine Grenzen gesetzt.

Ebenfalls grenzenlos ist freilich der Zorn amerikanischer Tugendwächter. Ihnen ist das ganz und gar nicht puritanische Treiben der lockeren Vögel in ihren bunten Lastern ein Greuel.



Information . . .

Ein Daimler-Benz-Mitarbeiter verkaufte seinen 200 D-Jahreswagen (Nennwert: 18 947 Mark) „zum vollen DAT-Schätzwert“ an einen Gebrauchtwagenhändler. Bei Daimler war das ein Jahr alte und 9830 Kilometer gelaufene Auto auf stattliche 16 650 Mark taxiert worden; der

Einflussende Faktoren wurden festgestellt (siehe Ziffer 5 der umseitigen

Fahrzeug wird für den Zeitpunkt seiner Untersuchung am

ihren geschätzt auf

Reformbedürftig: DAT-Schätzkunde

Händler bezahlte nur jene 13 500 Mark, die ein Sachverständiger der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) als angemessen ermittelte — und der Verkäufer klagte wegen der Differenz von über 3000 Mark.

Das Stuttgarter Oberlandesgericht gab ihm recht: Der Händler muß dem Kläger 2800 Mark Differenz zwischen DAT-Schätzwert und einem dritten, neutralen Schätzwert (16 300 Mark) sowie Zinsen für diesen Betrag vom Tag des Verkaufs an nachzahlen.

. . . und Meinung



Helmut Luckner

Erstmals befaßte sich ein Oberlandesgericht mit den für den Verbraucher schwer durchschaubaren Praktiken im Gebrauchtwagen-Geschäft. Die Stuttgarter Richter wollten oder konnten bei dieser Gelegenheit aber

nur vordergründig Recht sprechen, ohne das eigentliche Problem anzutasten.

Kläger und Beklagter waren zufällig aneinandergeraten, dem wegen „grob unrichtiger“ Schätzung abgekanzelten Sachverständigen ist nur der kleinere Teil der Differenz zum wirklichen Marktwert anzukreiden: Er vergaß 675 Mark Ortszuschlag für das teure Pflaster Stuttgart und 70 Mark Aufgeld für getönte Scheiben. Der restliche Fehlbetrag geht zu Lasten des Systems. Die DAT, deren Schätzwerte im Gewerbe verbreitet als Einkaufsnorm dienen, hatte ihre Sachverständigen bis zum 1. Januar 1975 vergattert, nach einer DAT-Richtpreislise zu taxieren — und die hinkte im fraglichen Fall

Betrifft: Gebrauchtwagen-Schätzung

rund 700 Mark hinter der Marktentwicklung her. Diese Gängelung wurde abgeschafft. Außerdem sind Schätzpreise der DAT wie aller vergleichbaren Organisationen ausdrücklich „ohne Mehrwertsteuer“ definiert.

Allein der für Privatverkäufer unbrauchbare Wert ohne Mehrwertsteuer bedeutete im Fall des 200 D einen Abschlag von mehr als 1500 Mark gegenüber dem wirklichen Marktwert. Praktisch für Händler, die „zum vollen DAT-Schätzpreis“ einkaufen können. Kostspielig für private Verkäufer, die zu spät, wenn überhaupt erkennen, daß der DAT-Schätzpreis 90 Prozent des Marktwerts beträgt. Will der Verkäufer also auf seine Kosten kommen, muß er ausdrücklich DAT-Schätzpreis plus Mehrwertsteuer vereinbaren.

Eine Reform, um ihren (zehn Prozent) Privatkunden für 40 bis 70 Mark Schätzkosten mehr als das Risiko erheblichen Mindererlöses zu bieten, fällt schwer. Ein verbrauchergerechter, mühelos mit anderen Marktwert-Informationen vergleichbarer Schätzpreis ohne Mehrwertsteuerabzug nämlich widerspricht den Interessen der Händler — und die sind neben Herstellern und Werkstätten die finanziellen Träger der DAT.

Reifglätte

Ein typischer Autobahn-Unfall.

Auf der Autobahn im Raum Heilbronn war es um 6.40 Uhr an diesem Mittwoch morgen, 26. November, noch dunkel. Und die Temperatur lag um den Gefrierpunkt.

Mit korrektem Tempo 80 km/h rollte auf der um diese Zeit kaum frequentierten und unlimitierten Autobahn Stuttgart–Würzburg ein Lastwagen, dessen Fahrer eben die Gemarkung Lehrensteinfeld passierte. Knapp zwei Kilometer vor der Ausfahrt Weinsberg registrierte der 27jährige Berufslenker Filip P. im Rückspiegel seines Lasters die Scheinwerfer eines Autos, das sich nur langsam näherte.

Exakt beim Kilometerpunkt 539,050 wechselte jenes Auto, ein Opel Rekord C aus dem Jahre 1970, auf die Überholspur der vierprozentigen Gefällstrecke und schob sich mit geringem Tempoüberschuß an den Lastwagen heran.

Was dann geschah, schildert der 27 Jahre alte Filip P. so: „Als der Opel etwa auf gleicher Höhe war, kam er ins Schleudern und stieß gegen meinen vorderen linken Kotflügel.“

Tatsächlich war dem mit rund 100 km/h nicht sonderlich schnell fahrenden Opelfahrer etwas zum Verhängnis geworden, womit zu dieser Jahreszeit und zu so früher Stunde immer gerechnet werden muß: Auf der Überholspur der Autobahn lag noch Rauhreif, was sich auf das Fahrverhalten des älteren Rekords unheilvoll auswirkte.

Der möglicherweise zu abrupt nach links gesteuerte



Breitseits war der Opel gegen die Leitplanke gekracht ...



... und eine fünf Meter tiefe Böschung hinuntergestürzt.

Wagen geriet auf dem glatten Untergrund ins Schleudern, drehte sich nach rechts und berührte das kantige Vorderteil des Lasters.

Die leichte Kollision versetzte dem vom Kurs abgekommenen Opel vollends den Rest. Er kreiselte dicht vor dem Lastgefahr zur rechten Seite hin, überquerte die Standspur, krachte breitseits gegen die dort angebrachte Leitplanke und überkletterte diese mühelos.

Jenseits des stählernen Hindernisses rollte das steuerlose Auto noch rund 30 Meter auf einem Grasstreifen, räumte unterwegs einen 20 000 Mark teuren Meßkasten der Bundesanstalt für Straßenwesen ab, schlug dann einen Haken nach rechts und stürzte schließlich eine fünf Meter tiefe Böschung hinunter.

Zu diesem Zeitpunkt vermutlich sprang die Fahrertür auf. Der 22jährige Len-

ker Hermann B., seit 1972 im Besitz des Führerscheins, wurde aus seinem Auto katapultiert und auf einen betonierten Forstweg am Ende der Böschung geschleudert. Mit den Rädern nach unten fiel der Opel Rekord direkt auf den 22jährigen.

Als die Polizei wenig später eintraf, war der junge Fahrer bereits tot. Im unbeschädigten Fahrgastraum des an Heck und Bug deformierten Opel hingen noch am Haken die unbenutzten Dreipunktgurte.

„Mit angelegten Gurten“, so glaubt der die Unfallspuren sichernde Polizist aus langjähriger Erfahrung zu wissen, „wäre der Mann noch am Leben.“

Der hohe Nutzeffekt von Sicherheitsgurten wurde umgehend demonstriert. Angesichts der Unfallstelle bremste erschreckt ein angegurteter Käfer-Fahrer, geriet auf der glatten Piste gleichfalls ins Schleudern und überschlug sich heftig. Dem zerstörten Volkswagen entstieg der Fahrer bleich, aber unverletzt.

Noch zwei weitere Dinge verdeutlicht der tödliche Unfall des unerfahrenen Opel-Lenkers, der im kritischen Moment vermutlich auch mit zu hastigen Lenkmanövern reagiert hat:

- Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt ist vorzugsweise auf den weniger befahrenen Überholspuren der Autobahnen mit Eis- und Reifglätte zu rechnen;

- in gewissen Situationen kann sich auch auf Autobahnen Tempo 100 km/h als zu schnell erweisen. U. B.

Polizeifotos: Karnahl

Kraft wird teuer

Motorrad-Haftpflicht-Versicherung
ab 1. Januar 1977 nach PS-Klassen gestaffelt.

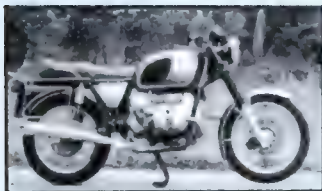
Die Motorrad-Haftpflicht-Prämien werden ab 1. Januar 1977 nach PS-Klassen gestaffelt. Zum Nutzen der Versicherer, die nach Schätzungen von Insidern nach der Reform rund 25 Prozent mehr Prämien als bisher kassieren dürften.

Vor allem Besitzer leistungsstarker Zweitakter werden dann verstärkt zur Kasse gebeten.

Bisher wurden die Versicherungsprämien für Motorräder nach dem Hubraum – bis 50 cm³, bis 100 cm³, bis 175 cm³, bis 250 cm³, bis 475 cm³ und über 475 cm³ – bemessen. Diese Einteilung



Künftig gleich teuer?
Yamaha RD 250 (oben) und
BMW R 75/6.



soll durch ein Fünfklassensystem mit folgender Staffe-lung abgelöst werden:

- bis 10 PS
- bis 17 PS
- bis 27 PS
- bis 50 PS
- über 50 PS.

Zweiradfahrer, die in die Klasse über 27 bis 50 PS rutschen, müssen damit rechnen, daß ihr künftiger Haftpflichtsatz besonders hoch sein wird. In dieser Klasse sind rund die Hälfte der Motorräder eingruppiert, und der Schadenverlauf war hier am ungünstigsten.

Betroffen ist beispielsweise die 32 PS starke Yamaha RD 250, für die heute bei der Allianz-Versicherung in Klasse 0 (Prämiensatz 100 Prozent) DM 296,10 Jahres-prämie zu bezahlen sind. Nach der Reform wird sie ebenso teuer sein wie die 50 PS starke BMW R 75/6, die unter gleichen Voraussetzungen derzeit DM 948,20 kostet.

Ob die neuen Motorrad-Tarife ähnlich wie die Prämien in der Auto-Haftpflichtversicherung regional unterschiedlich sein werden, ist noch nicht ausdiskutiert. Die Versicherer müssen ihren Antrag auf Änderung beim Berliner Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen erst Mitte 1976 einreichen und wollen sich frühestens zu diesem Zeitpunkt festlegen.

Wahrscheinlich ist jedoch, daß es 1977 für Motorradfahrer ähnlich wie für Autofahrer eine weiter als bisher reichende Schadenfreiheits-Regelung geben wird. Anfänger werden dann einen Aufschlag auf die Grundprämie zahlen, während Zweirad-Piloten mit mehreren schadenfreien Jahren auf großzügigen Rabatt hoffen dürfen.

Der Termin 1. Januar 1977 (ursprünglich war der 1. Juli 1976 geplant) wurde von den Versicherern deshalb gewählt, weil zu diesem Zeitpunkt auch die über die Bundestagswahl 1976 hinaus verschobene Strukturänderung in der Auto-Haftpflicht wirksam werden soll. Ein Versicherungssprecher: „Das hat den Vorteil, daß wir nur einmal Schelte bekommen.“ K. W.

Der Kommissar

Modelle und Preise.

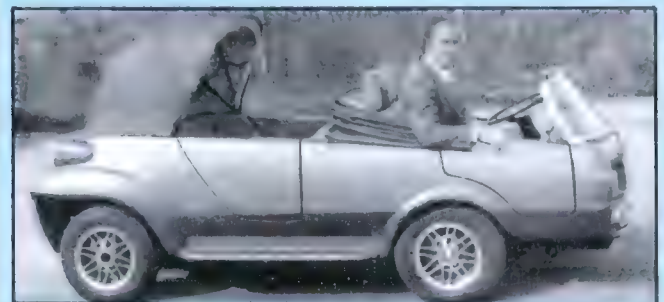
Daß British Leyland es bei der Automobilproduktion an der notwendigen Sorgfalt fehlen lasse – diese rufschädigende Nachrede soll künftig ihrer Grundlagen beraubt werden. So jedenfalls will es C. S. Maple, der neue Direktor für Qualitätsüberwachung bei Leyland. Maple war früher Colonel (Oberst) in der Armee Ihrer Majestät und ist deshalb gewohnt, hart durchzugreifen. Einer der ersten

Erfolge des Obersten, zu dessen hervorstechendsten Eigenschaften es gehört, keinen Widerspruch zu dulden, war die Einführung einer strikten Kontrolle des von Zulieferern stammenden Materials. Daß dem unerbittlichen Qualitätskommissar seine Arbeit nicht leichtgemacht wird, stört ihn offensichtlich wenig: „Wenn ich Erfolg habe, bin ich sicher bald der bestgehaßte Mann im Hause Leyland.“

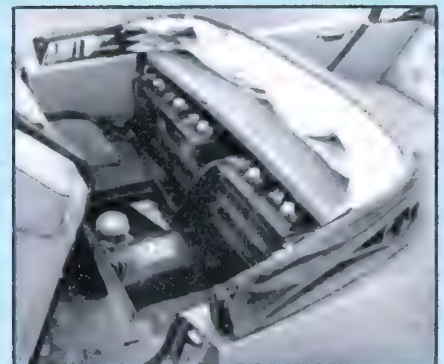
50 km/h aus der Steckdose

Lidomobil nennt Mr. Roy Haynes, Chef der Custom Automotive Products in Wiham, Essex, das skurrile Gefährt, das von ihm selbst entworfen wurde. Haynes, von Beruf Designer, will damit einen „ganz neuen, fast unbekannten Markt“ ansteuern. Das mit einer Kunststoffkarosserie und Kinderwagen-Klappverdecken ausgerüstete Mobil für Frischluftfreunde ist nur

drei Meter lang, bietet vier Personen Platz und verdankt seinen bescheidenen Vorwärtsdrang (Höchstgeschwindigkeit knapp 50 km/h) einem Elektromotor, der die Vorderräder antreibt. Die 72-Volt-Batterien befinden sich hinter den Vordersitzen. Wenn die Kraftquelle des Lidomobils erschöpft ist, kann sie an jeder Steckdose wieder aufgeladen werden.



Für Freunde frischer Luft baut eine englische Firma das mit einer Kunststoffkarosserie versehene Lidomobil, dem ein Elektromotor als Antriebsquelle dient. Die Batterien (72 Volt) befinden sich hinter den Sitzen.



Begrenztes Risiko

Neu: Reparaturkosten-Versicherung für Gebrauchtwagen.

Neu im Frühjahr: Mini Special

Als Ersatz für den nicht mehr gebauten Innocenti Mini 1001 bereitet British Leyland eine neue Mini-Variante vor: den Mini Special 1100, der einen 44 PS starken 1,1 Liter-Motor erhält und besonders reichhaltig ausgestattet ist. Serienmäßig sind unter anderem getönte Scheiben, Lederlenkrad und Liegesitze.

Bessere Bremsen für den Chevrolet Monza

Der Chevrolet Monza 2+2, dessen Bremsen schon bei mäßiger Beanspruchung stark zu Fading neigten (siehe Testbericht Heft 26/1975), erhielt für den Modelljahrgang 1976 eine wirksamere Verzögerungsanlage: Statt der normalen Scheibenbremsen an der Vorderachse werden nun innenbelüftete Exemplare eingebaut, hinten kommen größere Bremsstromeln zum Einsatz.

126-Motor aus Polen

Polski Fiat hat neben dem Export des 125 P, der neuerdings auch nach England geliefert wird und dort auf beachtliches Interesse stößt, eine neue Devisenquelle angezapft: Die Polen bauen und liefern Motoren für die Serienproduktion des Fiat 126 nach Italien.

Germanenloch

Der Alfasud besitzt seit kurzem zwei verschieden hoch angebrachte Befestigungspunkte am mittleren Dachpfosten, um den Gurt der Größe der Insassen entsprechend installieren zu können. Firmenintern heißt der obere Punkt „Germanenloch“, der untere „Italienerloch“.

Kostspielige Reparaturen sind der Autofahrer größtes Ärgernis. Während Neuwagen-Käufer durch die Werksgarantie zumindest für die erste Zeit vor hohen Reparatur-Ausgaben sicher sind, trägt der Gebrauchtwagen-Käufer in der Regel das volle Risiko für technische Unzulänglichkeiten des erworbenen Produktes.

Von Händlern offerierte Gebrauchtwagen-Garantien sind auch nicht sehr attraktiv. Sie haben den Nachteil, daß sie sehr kurzfristig bemessen sind und zum Teil noch zur Verwendung bestimmter Produkte verpflichten.

Günstigere Bedingungen zeichnet das Angebot der im Herbst letzten Jahres gegründeten Garanta Reparaturkosten-Versicherung AG (78 Freiburg, Merzhauser Straße 110) aus, die mit drei Millionen Mark Grundkapital ausgestattet ist und unter anderem von der Gothaer Versicherung, der Vereinigten Haftpflicht Hannover sowie der Vereinigten Versicherungsgruppe getragen wird.

Der Spezialversicherer bietet Schutz in drei Versionen an:

- Das Standard-Paket (Prämien siehe Tarif-Tabelle) deckt Schäden an Motor (Zylinderkopf und -block, alle mit dem Ölkreislauf in Verbindung stehenden Innenteile), Schalt- und Automatik-Getriebe sowie am Differential ab.

- Das Zusatz-Paket (Prämienaufschlag zehn Prozent) umfaßt Defekte am Lenkgetriebe einschließlich der Hydraulik, Hauptbremszylinder, Bremskraftverstärker, Anlas-

ser und der Lichtmaschine mit Regler.

- Das Mietwagenkosten-Paket (Prämienaufschlag ebenfalls zehn Prozent) deckt die Ausgaben für Leihwagen während der Reparatur bis zu maximal fünf Tagen und 50 Mark pro Tag.

Die Einstufung der Gebrauchten in die Prämienklassen erfolgt in Abhängigkeit vom momentan oder zuletzt gültigen Neuwagenpreis und der Kilometerleistung. Exoten und Autos mit Anschaffungspreisen von über 30 000 Mark können bei der Garanta nicht versichert werden.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich bei Reisen auch auf das europäische Ausland.

Die Reparaturkosten-Versicherung kann für jedes Auto abgeschlossen werden. Sofern der Wagen nicht bei einem der 500 Neuwagen-Händler erworben wurde, die bereits Vertragspartner der Garanta sind, muß der Antragsteller eine zweimonatige Wartezeit in Kauf nehmen. Diese Frist entfällt, wenn der Wagen von der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) nach einer von der Garanta empfohlenen Checkliste über-

Garanta-Tarife: gestaffelt nach Neuwagenpreisen und gefahrenen Kilometern

Neuwagenpreis ¹⁾	Jahresprämien ¹⁾ für Gebrauchtwagen mit einer Laufleistung bis				Dreijahresprämien ¹⁾ für Neuwagen
	20 000 km	50 000 km	80 000 km	110 000 km	
10 000,—	110,—	160,—	230,—	270,—	260,—
12 000,—	120,—	180,—	250,—	290,—	290,—
15 000,—	140,—	220,—	280,—	320,—	320,—
20 000,—	170,—	280,—	320,—	370,—	350,—
25 000,—	210,—	310,—	370,—	390,—	380,—
30 000,—	350,—	450,—	510,—	580,—	410,—

¹⁾ in Mark

Im Reparaturfall erstattet die Garanta die Lohnkosten nach den Arbeitszeit-Richtwerten des Automobilherstellers zu 100 Prozent. Nur teilweise werden dagegen in bestimmten Fällen die Materialkosten ersetzt. Bei einem Gebrauchten mit mehr als 50 000 km werden nur folgende Prozentsätze der Materialaufwendungen vergütet.

- bis 60 000 km 90 Prozent,
- bis 70 000 km 80 Prozent,
- bis 80 000 km 70 Prozent,
- bis 90 000 km 60 Prozent,
- bis 100 000 km 50 Prozent,
- und bei höherer Kilometerleistung 40 Prozent.

prüft und für technisch in Ordnung befunden wird (Kostenpunkt: 25 Mark).

Die Hälfte der Prüfkosten übernimmt die Garanta, die Laufzeit der Versicherung beträgt ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung und kann danach ohne weitere Prüfung um den gleichen Zeitraum verlängert werden. Mit Versicherungsbeginn wird die regelmäßige Wartung des Autos nach Werkstättvorschrift in einer autorisierten Werkstatt obligatorisch und muß bei einer Schadensregulierung gegeben-

Reparaturkosten-Versicherung

nenfalls auch nachgewiesen werden.

Außer bereits zugelassenen Autos versichert die Garanta auch Neuwagen ab dem Erstzulassungs-Datum. In diesem Fall wird eine einmalige Prämie für die Zeit von maximal drei Jahren oder bis zu einer Laufleistung von 50 000 Kilometern erhoben. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf alle drei offerierten Pakete, schließt aber bei jedem Reparaturfall eine Selbstbeteiligung von 100 Mark ein.

Die Versicherung deckt nur kapitale Schäden an Motor, Getriebe und Achsantrieb – und auch diese nur teilweise. Reparaturen an Karosserie und Fahrwerk müssen ohnehin aus eigener Tasche bezahlt werden. Die Rentabilität ist nicht zuletzt deshalb sehr fraglich.

Für die 50 000 km-Dauertestwagen von auto motor und sport hätte sich der Abschluß einer Reparaturkosten-Versicherung – beispielsweise ab Kilometerstand 20 000 – in den meisten Fällen nicht gelohnt. Lediglich beim Ford Consul wären die Aufwendungen durch die Erstattung der Getriebereparaturkosten von 1567 Mark auf 1075 Mark reduziert worden. Wird bei diesem Rechenbeispiel noch die Versicherungsprämie (140 Mark) berücksichtigt, so ermäßigt sich der „gesparte“ Betrag von 492 auf 352 Mark.

Fazit: Die Reparaturkosten-Versicherung erscheint nur bei Gebrauchtwagen mit unbekannter Vergangenheit oder hoher Kilometerleistung sinnvoll. Und zwar ganz besonders dann, wenn es sich um Modelle handelt, die nicht im Ruf hoher Zuverlässigkeit stehen. WS.

„Was zischt und dampft“

Neuer BMW-Entwicklungschef Radermacher sieht reizvolle Aufgaben.

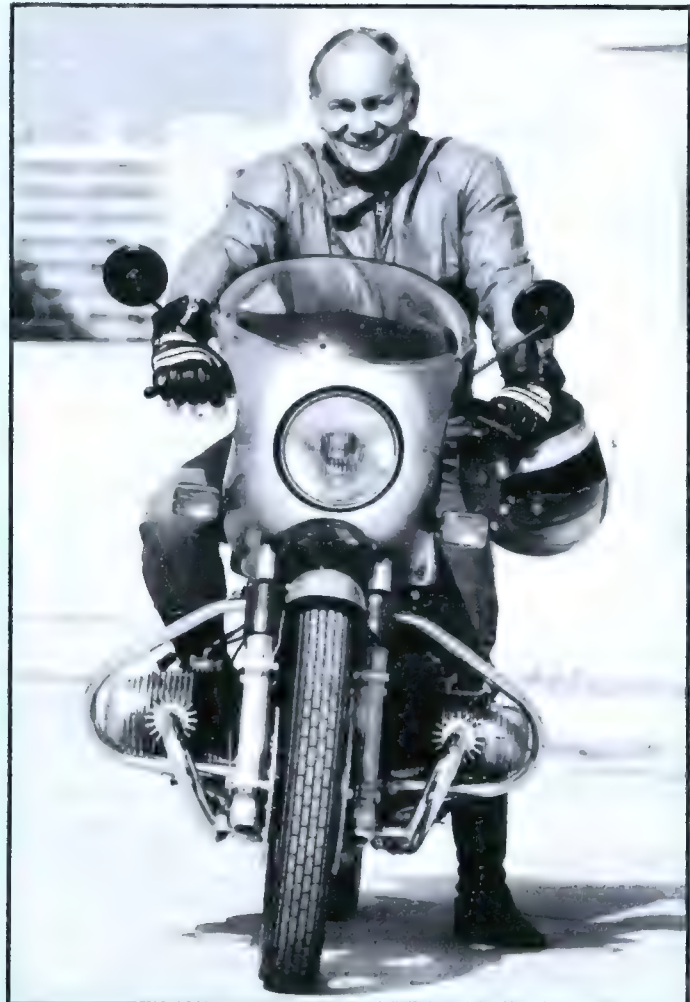
Seit Oktober 1973 war er stellvertretendes Vorstandsmitglied für Entwicklungsplanung und Versuch, zu Neujahr 1976 hat er von Bernhard Osswald den Chefsessel der BMW-Technik übernommen: Dr.-Ing. Karlheinz Radermacher, 44.

Er nennt die Methodik des Postenwechsels „ein Muster, wie es sein sollte, Stabübergabe wie beim Stafettenlauf“. Osswald wird noch für einige Zeit als Berater für besondere Aufgaben aktiv bleiben.

Karlheinz Radermacher – 1931 in Dortmund geboren, verheiratet, fünf Kinder, Vater Eisenbahn-Fachschulingenieur – wäre vielleicht Altphilologe geworden, hätte ihn nicht die 125er NSU eines Freundes zum Motorwesen gezogen. Auf der TH Karlsruhe studierte er Allgemeinen Maschinenbau und Fahrzeugtechnik, nach dem Diplom leitete er dort eine Forschungsgruppe im Motorenfach, 1962 erwarb er den Dr.-Ing. mit einer Dissertation über dynamisch belastete Kurbelwellenlager.

„Um ein breites Ingenieurwissen zu erwerben“ ging er 1962 zur Siemens & Halske AG mit Aufgaben in Konstruktion und Versuch. Er wurde bald Gebietsleiter, befaßt mit der praktischen Anwendung von Regelungssystemen. Meßtechnik fesselt ihn weiterhin, doch er rechnet sich zu den Ingenieuren „mit Herz für alles, was sich dreht, zischt und dampft“.

Nach zwei Siemens-Jahren übernahm er bei der Rhein Stahl Hanomag AG die Leitung des gesamten Versuchs für alle Produkte und speziell



Fährt gern BMW-gemäß: Dr. Karlheinz Radermacher

für die Nutzfahrzeuge: Hanomag-Henschel vom Transporter bis zum Schwerlastwagen, Radschlepper, Baumaschinen. Als die Regie an Daimler fiel, wechselte Radermacher zur SKF Kugellagerfabriken GmbH, als Cheftechniker hatte er dort auch mit Textilmaschinen, zu 40 Prozent aber mit Produkten für die Kraftfahrzeugindustrie zu tun. In der Geschäftsführung dirigierte er seit 1969 auch Marketing und Verkauf – nicht sein Feld, aber „lehrreich“.

1973 holte ihn Quandt als Stellvertreter und designierten Nachfolger Osswalds zu

BMW. Dort hatte er den Gesamtversuch zu leiten, Anfang 1974 übernahm er die Motorradentwicklung – in kommenden Jahren wird man sehen, welche Weichen er dort gestellt hat.

Radermacher fährt gern BMW-gemäß und interessiert sich sehr für Design. BMW sieht er auf dem richtigen Weg, eine Revolution plant er nicht, doch hat er seine Pläne, nicht zuletzt auch in Organisation und Methodik: „Für einen Ingenieur bietet BMW die schönste Aufgabe, die heute in der deutschen Automobilindustrie zu vergeben ist.“ PS

Rollentausch

Marktbericht November 1975: Opel wieder vor VW.

Ascona und Manta waren im November die Schlager auf dem Inlandsmarkt. Im Vergleich zum November 1974 schnellten die Verkaufszahlen der beiden auf der IAA in Frankfurt präsentierten neuen Opel-Modelle um 184 bzw. 822 Prozent hoch. Die beiden Neuen hatten auch maßgeblichen Anteil daran, daß die Rüsselsheimer, die doppelt so viele Autos wie zwölf Monate zuvor absetzten, erstmals seit drei Monaten wieder mehr Neuwagen als ihr Hauptrivale VW an den Mann brachten.

Fast hätte der Ascona den VW Golf von Rang eins der Bestsellerliste verdrängt: Mit einem Plus von 237 Exemplaren verteidigte das Wolfsburger Modell seinen Spitzenplatz nur äußerst knapp.

Dank eines neuen Modells konnte auch BMW (+ 47,3 Prozent) seinen Marktanteil erhöhen: von 5,9 Prozent im November 1974 auf 6,7 Prozent. Die neue Dreier-Reihe der Münchner lag mit einem Verkauf von 5656 Exemplaren diesmal auf der Höhe von VW Polo

(5790) und Audi 80 (5695) und übertraf den Ford Escort (5199 Verkäufe).

Weniger Grund zur Freude als die deutschen Hersteller, die ausnahmslos mehr Autos als im November 1974 verkaufen konnten, hatten die Franzosen. Citroen (- 14,7 Prozent), Peugeot (- 16,0 Prozent) und Chrysler/Simca (- 24,9 Prozent) mußten größere Rückgänge in Kauf nehmen. Lediglich die Deutsche Renault konnte im Vergleich zum November 1974 einen Zuwachs von 3,1 Prozent verbuchen. K. W.

HERSTELLER	Nov. 1975	Nov. 1974	Veränd. in %*	HERSTELLER	Nov. 1975	Nov. 1974	Veränd. in %*	HERSTELLER	Nov. 1975	Nov. 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	1 983	1 447	+ 37,0	Fiat 131 mirafiori	1 634	—	—	Peugeot	3 011	3 583	- 16,0
Audi NSU	12 702	10 102	+ 25,7	132	858	692	+ 24,0	Porsche	294	133	+ 121,1
Audi 50	3 886	3 813	+ 1,9	133	242	—	—	Renault	7 878	7 638	+ 3,1
Audi 80	5 695	3 591	+ 58,6	Sonstige	116	1 638	—	R 4	2 190	2 755	- 20,5
Audi 100	2 984	2 598	+ 14,9	Polisi-Flat	75	42	+ 78,6	R 5	1 675	1 809	- 7,4
Sonstige	10	31	—	Ford	19 458	11 522	+ 68,9	R 6	913	720	+ 26,8
NSU Ro 80	127	69	+ 84,1	Escort	5 199	2 625	+ 98,1	R 12	1 055	827	+ 27,6
Autobianchi	273	280	- 2,5	Capri	1 039	1 528	- 32,0	R 15	153	146	+ 4,8
BMW	10 427	7 080	+ 47,3	Taunus	6 516	4 321	+ 50,8	R 16	1 327	1 118	+ 18,7
1502	935	—	—	Granada	6 174	2 701 ¹⁾	+ 128,6	R 17	59	84	- 29,8
316/318/320	5 656	—	—	Sonstige	530	347	—	R 30	392	—	—
518/520	1 806	1 876	- 3,7	Honda	205	62	+ 230,6	Sonstige	114	179	—
525	889	788	+ 12,8	Lada	795	—	—	Skoda	203	150	+ 35,3
528	488	—	—	Leyland/Innocenti	771	900	- 14,3	Toyota	929	343	+ 170,8
2500	185	473	- 60,9	British Leyland	520	471	+ 10,4	1000	174	—	—
3.0	378	408	- 7,4	Innocenti	251	429	- 41,5	Corolla	385	77	+ 400,0
3.3 Li	46	36	+ 27,8	Mazda	471	192	+ 145,3	Carina/Celica	279	107	+ 160,7
Sonstige	44	3 499	—	Mercedes-Benz	14 210	11 841	+ 20,0	Sonstige	91	159	—
Chrysler/Simca	3 266	4 348	- 24,9	200, 230, 4	3 842	3 390	+ 13,3	Volkswagen	31 143	30 511	+ 2,1
Citroen	2 580	3 023	- 14,7	200 D, 220 D, 240 D	6 309	5 404	+ 16,7	Käfer	1 942	4 769	- 59,3
2 CV	787	1 289	- 38,9	230, 6, 250, 280,	—	—	—	Polo	5 790	—	—
Dyane	116	209	- 44,5	280 E	1 108	1 295	- 14,4	Golf	12 047	13 173	- 8,5
Ami	57	43	+ 32,6	280 S, SE, 350 SE,	—	—	—	Passat	7 703	7 756	- 0,7
GS/GSX	1 013	1 281	- 20,9	450 SE/SEL	2 201	1 346	+ 63,5	Scirocco	1 952	2 409	- 19,0
CX	578	—	—	280 SL, 350 SL,	—	—	—	VW-Porsche	8	65	- 87,7
Sonstige	29	201	—	450 SL	220	173	+ 27,2	Sonstige	1 701	2 339	—
DAF	989	758	+ 27,8	Sonstige	530	233	—	Volvo	974	849	—
Datsun	1 040	811	+ 28,2	Opel	33 309	16 441	+ 102,6	242	139	48	—
Fiat	7 182	5 316	+ 35,1	Kadett	9 145	5 919	+ 54,5	244	533	100	—
Fiat/Italien	6 745	5 104	+ 32,2	Rekord	6 340	5 226	+ 21,3	245	115	5	—
SEAT/Spanien	394	162	+ 143,2	Ascona	11 810	4 157	+ 184,1	264	89	33	—
Zastava/Jugosl.	43	50	- 14,0	Manta	5 165	560	+ 822,3	Sonstige	98	663	—
Fiat 126	1 189	961	+ 23,7	Commodore	549	375	+ 46,4	Sonst. Deutsche	7	40	—
127	1 897	914	+ 107,5	Diplomat, Admiral	185	120	+ 54,2	Sonst. Ausländer	519	644	—
128	1 246	1 111	+ 12,2	Sonstige	115	84	—	Gesamt:	154 674	118 056	+ 31,0

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt; ¹⁾ einschließlich 2372 Consul-Modellen.

Herrn Bronners Esele

Silberhochzeit mit einem VW Käfer.

Ludwig Bronner kann über das Gerede vom Langzeit-Auto nur lächeln. Er hat es längst. Seit fünfundzwanzig Jahren. Es ist ein VW Standard mit der Fahrgestellnummer 1 – 215 758. Leistung 24,5 PS aus 1131 cm³ Hubraum, Spitze 100.

Vom Tage der Erstzulassung an, sie erfolgte am 15. 12. 1950, pilotiert Ludwig Bronner, Jahrgang 1902, diesen Käfer. Nicht ein einziges Mal legte er ihn still, sondern fuhr und fuhr und fuhr mit ihm durch alle diese Sommer und alle diese Winter.

Ludwig Bronner hat fünfundzwanzig Jahre lang jeden Liter Benzin und jeden runderneuten Pneu in seiner Liste notiert, die seines Käfers Lebenslauf ist. Er hat alles hoch- und quergechnet, und er hat so für jedes dieser fünfundzwanzig Jahre die Kilometerkosten ermittelt. Besonders niedrig waren sie 1971. Da machte es Bronners Käfer, 21 Jahre alt, für 10,95 Pfennige.

Vor knapp fünfzig Jahren erwarb Ludwig Bronner den Führerschein, schwang sich auf eine Nestoria und fuhr davon. Die Nestoria wurde in Nürnberg gebaut und besaß einen 350 cm³-K-Motor. Der Motor war obengesteuert, Herr Bronner 24 Jahre alt. Ab 1930 drehte er den Hahn noch weiter auf und ritt eine 350er Triumph „Super-Sport“. Die brachte es auf 125, und wer damals so etwas fuhr, der wurde beneidet.

Der wurde aber auch meistens ein guter Autofahrer, denn auf den bockigen Maschinen und auf den schlechten Straßen jener Jahre lernte man es, mit den Pferdestärken weise umzugehen. Und man hielt die Nase in den Wind, roch Regen und Glatteis und vergaß nie, daß man seine eigene Haut und nicht irgendeine vielversprechende Knautschzone zu Markte trug.

So war Ludwig Bronner im Sattel gereift, als er 1932 auf einen 1,2-Liter-Opel umstieg, sein erstes Auto. Der 1,2 Liter war gerade neu herausgekommen, er löste den 4/20er ab. Sein Motor leistete zwei PS mehr, also 22 statt

20, und er drehte dabei 300/min weniger. Die Karosserie war für damalige Begriffe unerhört schick, sie hatte General Motors-Linien. Die 1,2-Liter-Limousine sah wie ein Westentaschen-Chevi aus. Aber Ludwig Bronners Firma spendierte ihrem Angestellten „nur“ den Zweisitzer.

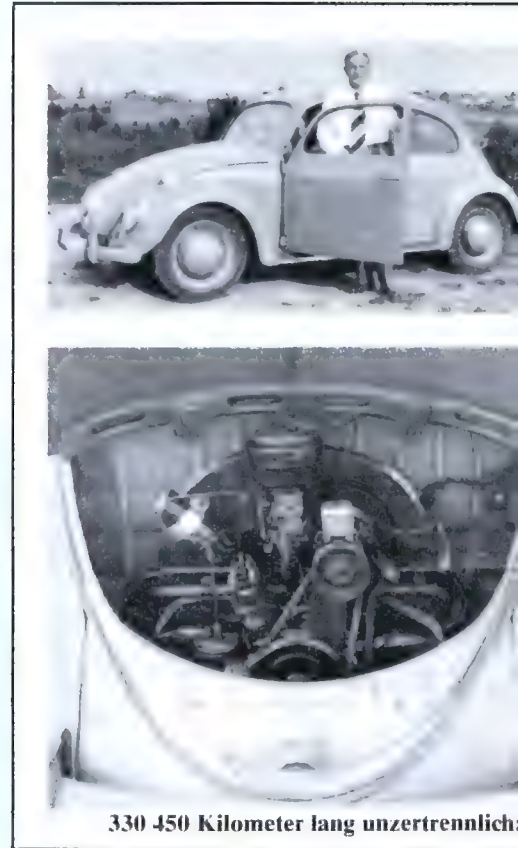
Das „nur“ ist kein Druckfehler, denn damals waren die Zweisitzer die billigsten Modell-Varianten. Es waren jene Autos mit „Schwiegermutter Sitz“ in der Heckklappe, die heute unter Oldtimer-Sammlern so begehrt sind.

Ludwig Bronner fuhr fünf Jahre lang mit seinem unbeheizten Zweisitzer durchs Allgäu und stieg dann in der Firma auf und auf eine Limousine um. Das war 1937, als Opel den Kadett herausbrachte, der, wie der Olympia von 1935, eine selbsttragende Karosserie hatte.

Diesen Kadett hat Ludwig Bronner nie vergessen. Er schwärmt noch heute von dessen kultiviertem Fahrverhalten, von der leise laufenden Maschine und der Komfort-Federung. Und als er 1950 auf den Standard-Käfer umstieg, da störte ihn die „singende Säge“ im Heck gewaltig.

„Weshalb nur“, so fragte sich Bronner. „hat man den Kadett nach dem Kriege nicht weitergebaut?“ Und erst fünfundzwanzig Jahre später bekam er von mir die Antwort: „Weil die Sowjets die gesamte Kadett-Fertigung kassiert hatten. Sie demontierten die Werkzeugmaschinen und nahmen alles mit, auch den letzten Kübel Farbe, und sie änderten am Kadett zunächst weiter nichts als den Namen. Als Moskwitsch wurde er zum ersten russischen Großserien-Auto. Degradiert, strafversetzt und vergessen – eines der vielen Schicksale der Nachkriegszeit.“

Wie gesagt – zunächst war Herr Bronner von seinem Käfer in keiner Weise beeindruckt. Der Kadett hatte aus 1074 cm³ Hubraum 23 PS geholt. Der Käfer brachte es auf 24,5 PS aus 1131 cm³ Hubraum. Der Kadett hatte eine geräumige Ponton-Karosserie gehabt, beim Käfer standen noch Trittbrett-Stummel



330 450 Kilometer lang unzertrennlich

herum. Der Kadett besaß eine reichlich bemessene Heckscheibe. Die Rücksicht beim Käfer war ein Rückschritt.

Dennoch kam, was kommen mußte: Wie Millionen andere Menschen auch verliebte sich Ludwig Bronner nach und nach bis über beide Ohren in seinen Käfer. Und weil er das „erste eigene Auto“ der Bronners war, mußte er einen Namen bekommen. Nichts lag näher, als ihn „s Esele“ zu nennen. Das war Frau Bronners Idee. Und Herr Bronner erhob sich, fand ein Farbtöpfchen, aber keinen Pinsel, tauchte deshalb ein Streichholz in die Farbe und schrieb mit diesem „s Esele“ aufs Armaturenbrett. Das war vor fünfzehn Jahren. Und noch heute kann man es lesen.

★

Damals trug Ludwig Bronner auch schon Nordhoffs „goldene Uhr“ für die ersten hunderttausend Kilometer. Er hatte sie Mitte der 50er Jahre bekommen. Er trägt sie noch heute. Sie war



Ludwig Bronner und sein 25 Jahre alter VW Käfer „Esele“.

nur einmal beim Uhrmacher in diesen zwanzig Jahren. Vor einem Jahr – das Esele war vierundzwanzig – währte die Vorführung beim TÜV nur zehn Minuten. Dann hatte das Esele seinen Stempel für weitere zwei Jahre.

Haben denn die Seilzugbremsen niemals Kummer bereitet? Nein! Sie sind immer gewartet und sorgfältig eingestellt worden. Sie haben nicht ein einziges Mal versagt.

Und die Tachowelle? Ist sie niemals festgefressen? Oh ja, natürlich, im Winter. Ein paarmal. Und dann wurde bis zum Frühjahr ohne Tacho-Anzeige gefahren. Dreißigtausend Kilometer insgesamt. Die muß man zum Kilometerstand dazuzählen, dann kommen 330 450 gefahrene Kilometer heraus.

Moment mal, mit einem Motor? Nein, jetzt ist der zweite drin, seit 1963.

Und die Heizung? Hier im Allgäu, in den Bergen, im Schnee? Nun ja, da

kommt fast nichts. Aber die beiden Opel hatten auch keine Heizung. Man muß nur im Winter einen Scheibenkratzer und ein Defroster-Spray dabei haben. Dann geht's recht gut. Früher ging es doch auch. Schade, daß er nicht mehr die Original-Stoßstangen hat.

Die liegen in der Garage, man muß sie nur geraderichten, sie sind noch da.

★

Mit einem gebrauchten Auto für 403,75 Mark sind Bronners fünfzehn Jahre lang überallhin gefahren, zum Beispiel in die Dolomiten bis rauf zur Auronzo-Hütte. Das Stilsfer-Joch wurde mehrfach bezwungen. Man war auch im Schwarzwald.

Das schönste Erlebnis? Herr Bronner überlegt. Dann weiß er es: Jedesmal, wenn wir von einer solchen Reise ohne Panne heimgekehrt waren, hatten wir dieses schöne, stolze Gefühl: 's Esele war wieder brav gewesen! Das war

immer ein schönes Erlebnis, ohne Unfall und Panne heimzukehren.

Und der größte Ärger? Da überlegt Herr Bronner länger. Dann fällt ihm ein, daß auch der eigentlich eine Freude gewesen war: Sie waren von einem schönen Schwarzwald-Urlaub heimgekehrt. Alles war wie am Schnürchen gelaufen. Bei der nächsten Stadtfahrt brach dann die Nockenwelle, nicht weit von zu Hause und nahe bei der VW-Werkstatt. Kann man's besser haben? Da kam der Austauschmotor rein! Dieses Esele ist schon ein braves Viech. wahrhaftig.

Aber die Freunde, die Bekannten, die Nachbarn? Was sagen die denn zum Esele? Ja, also, manchmal haben die natürlich mitleidig geguckt, auch gelächelt. Aber dann habe ich ihnen gesagt: 25 Jahre will ich vollmachen. Silberhochzeit will ich mit ihm feiern. Das haben sie alle respektiert. Und nun ist es soweit. Am 15. Dezember war das Vierteljahrhundert rum.

Und dann? Dann soll es verkauft werden. Denn Herr Bronner weiß, was er will. Der nächste steht schon fest, er ist noch ein Nümmerchen kleiner als das Esele. Er hat mir den Typ verraten, aber ich mußte mich zum Stillschweigen verpflichten.

Herr Bronner blickt auf seine 100 000 Kilometer-Uhr – und erhebt sich. Es wird Zeit. Bronners müssen Koffer packen. Bronners wollen morgen früh nach Italien fahren für eine Woche.

Das Esele fährt aus meinem Hof heraus und den Berg hinauf, verschwindet oben an der scharfen Kehre. Nur eine Staubwolke steht noch ein Weilchen oben auf der Kuppe. Dann weht der Abendwind sie den Hang hinunter über die Wiese, an deren Ende zwischen den Bäumen das Esele noch einmal auftaucht. Es schnurrt auf der Landstraße heimwärts wie so oft in diesen fünfundzwanzig Jahren.

Ich glaube, man muß es nur wollen. Dann hat man ein Langzeit-Auto. Und ein Bronner sollte man sein.

Fritz B. Busch

Von außen ist das Goggomobil geradezu lächerlich winzig. Dabei sind die Türen relativ groß, der Sitz- und Beinraum übertrifft alle Erwartungen, und auch die Sicht ist ausgezeichnet. Der Fahrersitz ist weitgehend verstellbar, nur benötigt man dazu jedesmal einen Schraubenschlüssel.

Die Ausstattung des 14,8 PS starken T 300 ist einfach, der Gesamteindruck eher primitiv als gediegen. Erschreckend ist der Motorlärm im Innenraum, mit dem man sich auch nach längerer Gewöhnung nicht abfinden kann. Dennoch ist das wendige 390 Kilogramm schwere, 86 km/h schnelle und 3050 Mark teure Kleinge-



**Lächerlich klein:
Goggomobil T 300.**

fährt im Stadt- und Kurzstreckenverkehr eine vollgültige und wetterfeste Lösung — besonders auch deshalb, weil der gerade 2,9 Meter lange Winzling kaum Parkraum braucht.

**Test Goggomobil
T 300**

Nach der Gründung der Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH in Friedrichshafen umfaßt das Bauprogramm von Porsche jetzt drei verschiedene Fahrzeugtypen: den schnellen Sportwagen, den Jagd- und Geländewagen und die verschiedenen Typen des Porsche-Allgayer-Schleppers, von dem im laufenden Jahr 15 000 Stück produziert werden sollen.

**Porsche: Diesel im
Programm**

Vor 20 Jahren

auto motor und sport in Heft 2 und 3/1956.



Sensationelle Form: Traumwagen Turnpike Cruiser

Die Mercury Division der Ford Motor Company präsentierte auf der Autoschau in Chicago ihren neuesten Traumwagen: den Turnpike Cruiser. Die Form des Kreuzers ist sensationell. Der lange Viersitzer ist mit 1,34 Meter Gesamthöhe ungewöhnlich niedrig und wirkt mit seinem schmalen Kühlergrill schlank und gestreckt.

Seine auffälligste Eigenschaft ist die erstmals konsequent verwirklichte Rundumverglasung. Das Dach wird von nur fünf Zentimeter starken

Pfosten getragen und besteht über den Frontsitzen aus Plexiglas-Einsätzen, die sich beim Öffnen der Türen automatisch nach oben bewegen.

Daß der Turnpike Cruiser in seinem Interieur systematisch auf Sicherheit hin ausgelegt ist, versteht sich von selbst. Ohne Zweifel werden wir seinen Stilelementen in nicht allzu ferner Zukunft wiederbegegnen — nur werden es dann keine Traumwagen mehr sein.

US-Traumauto

Der Goliath GP 900 E ist nunmehr der stärkste deutsche Fronttriebler. Die Straßenlage des 40 PS starken Autos ist vorbildlich, und man fühlt sich auch bei sehr temperamentvoller Fahrt absolut sicher. Auch der Federungskomfort ist erstaunlich gut.

Das eigentliche Verkaufsargument für den mit Starrachse und vorderer Querblattfederung ausgerüsteten Goliath GP 900 E ist jedoch seine unwahrscheinliche Sparsamkeit. Bei Vollgasfahrten auf der Autobahn schluckte der exakt 886 ccm große Zweitaktmotor 8,3 Liter



Unerreicht sparsam: Goliath

Benzin, und bei Stadtfahrten waren gerade 8,7 Liter zu erzielen. Wer einen komfortablen, fahrsicheren, geräumigen und unerreicht sparsamen Wagen in dieser Klasse sucht, muß sich mit dem 119,5 km/h schnellen GP 900 E ernsthaft auseinandersetzen. Sein Preis: 5750 Mark.

**Test Goliath GP
900 E**



Komplettes Porsche-Programm: Sportwagen, Jagdwagen, Schlepper



Ingrid B., Hausfrau, 29.

Fährt aus gutem Grund den Mazda 1000.
„Ein springlebendiges Auto, außen kurz, innen groß
und voller Extras und das für 7.700,- DM!“
Mazda ist preiswert.

Toni S., Tankwart, 32.

Fährt aus gutem Grund den Mazda 818.
„In meinem Job freue ich mich immer über Autos, die
gut ausgestattet sind und lange halten. So kam ich
auf den nicht alltäglichen Mazda.“
Mazda ist Qualität.

Karl K., Revierförster, 52.

Fährt aus gutem Grund den Mazda 1300.
„Gerade abseits der großen, schnellen Straßen,
auf Schotter, Sand, in Schlamm und am Berg zeigt
mein Mazda, was er kann.“
Mazda ist robust.



Ernst S., Architekt, 35.

Fährt aus gutem Grund das Mazda 616 Coupe.
„Mein Coupe gefällt meiner Freundin wegen seiner
unaufdringlichen Eleganz. Und mir gefällt meine
Freundin. Weil sie so denkt, wie ich.“
Mazda ist ein besonderes Auto.



Rudi O., Bankangestellter, 46.

Fährt aus gutem Grund den Mazda 616 Limousine.
„Meine Familie zählt fünf Köpfe. Da muß ich aufs Geld
sehen und brauche ein Auto mit viel Platz, wenig
Benzinverbrauch und langer Lebensdauer.“
Mazda ist sparsam.



Sie.

Und Ihr guter Grund für Mazda.
Sie finden ihn bei einer Probefahrt.
Mazda ist ein Auto für Sie.

Es gibt Gründe genug. Für 7 Millionen Mazda.

Nicht von ungefähr zählt Mazda zu den großen Automobilkonzernen der Welt. Vielleicht liegt es daran, daß Mazda vernünftige Autos baut. Vernünftig, aber mit dem gewissen Etwas. Und mit vielen Extras. Limousinen, Coupes und Kombi. Zwischen 45 und 75 PS. Erfahren im sparsamen Umgang mit Normalbenzin. Bis ins Detail so verarbeitet, wie es der deutsche Autofahrer für sein gutes Geld erwarten kann. Und das schon ab DM 7.690,- (Unverbindliche Preisempfehlung), komplett mit allem Zubehör.

Überzeugen Sie sich von den leistungsstarken, modernen Motoren. Von den

sicheren Fahrgastzellen. Erfahren Sie mehr über den erstklassigen Mazda-Service, dem ein Computer-gesteuertes Ersatzteillager in Deutschland zur Verfügung steht. Über die Sicherheiten der Ein-Jahres-Garantie (ohne Kilometer-Begrenzung). Und vielleicht denken Sie auch daran, wieviel Erfahrungen Mazda durch den Bau von bisher sieben Millionen Autos gesammelt hat.

Wenn Sie mehr über Mazda-Automobile mit den vielen serienmäßigen Extras zum erstaunlich günstigen Preis wissen wollen, rufen Sie Mazda an oder schreiben Sie uns. Wir schicken Ihnen ausführliche

Prospekte und die Adressen der Händler, die Sie gern unverbindlich zur Probe hinters Steuer lassen.

mazda

02103/58061

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41 - 47 · 4010 Hilden



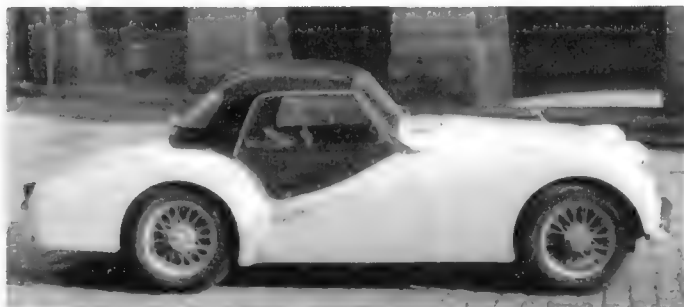
Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.690,-* · Mazda 1300 Limousine, 2-türig, 66 PS, 145 km/h, DM 7.990,-* · Mazda 818 Limousine, 75 PS, 156 km/h, DM 9.980,-* · Mazda 818 Coupe, 75 PS, 160 km/h, DM 10.400,-* · Mazda 818 Variabel, 75 PS, 156 km/h, DM 10.500,-* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 153 km/h, DM 10.980,-* · Mazda 616 Coupe, 75 PS, 153 km/h, DM 11.480,-* · Mazda 1000 Limousine und 1300 Limousine auch 4-türig, Mehrpreis DM 400,-* · Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzüglich DM 890,-* und Mazda 616 Limousine zuzüglich DM 990,-*
* Unverbindliche Preisempfehlung

An die Redaktion

Morgan-Menschen

Warum der archaische englische Roadster gekauft und gefahren wird.
Heft 25, Seite 17.

Nicht nur der Morgan vermittelt Abenteuer und Faszination, auch der Triumph TR 3 hat dieses zu bieten. Dieser



Klassischer englischer Roadster: Triumph TR 3

legendäre Roadster ist nach meiner Meinung dem Morgan ähnlich und steht dem 4/4 wohl kaum nach.

Hermann Swieter,
Marienhäfe

Dauertest BMW 525

Heft 23, Seite 76.

Es ist erstaunlich, wenn Ihr Tester dem Fahrzeug hinsichtlich der Karosserie gute Übersichtlichkeit bescheinigt. Offensichtlich ist der Herr nur vorwärtsgefahren. Für die Heckpartie der 520-Serie trifft diese Bemerkung sicherlich nicht zu. Bei diesem Typ vermisst man die gute Übersichtlichkeit der großen BMW-Fahrzeuge. Als Fahrer eines 528 möchte ich zu dem von Ihnen festgestellten minimalen Ölverbrauch sagen, daß der von mir gefahrene BMW von Anfang bei Autobahnfahrten einen erheblichen Ölverbrauch zeigte, und zwar bis zu einem Liter auf 1000 km, was laut Betriebsanleitung sogar noch im Rahmen liegt. Die von mir früher gefahrenen 2,5 Liter-Maschinen zeigten Ölverbrauch erst nach 60 000 km.

Dieter G.,
Hamburg

Test Mercedes 450 SEL 6.9

Heft 22 und Briefe.

Herr Limmert aus Salzburg, als wahrscheinlich stolzer Besitzer eines Land-Rovers, scheint das ganze Jahr sehnüchtig auf den ersten

Schnee zu warten, um sich an dem Anblick eines stekengebliebenen Mercedes-Benz zu ergötzen. Der logischerweise schlechten Wintertauglichkeit eines solchen Fahrzeugs begegnet man im allgemeinen erfolgreich mit einem Paar Schneeketten. Der deutschen Automobilindustrie Phantasielosigkeit vorzuwerfen fällt ihm sicherlich leicht, verfügt sein Land doch über keine solche Industrie.

Herr Dünnenberger aus der Schweiz ist anscheinend der Meinung, es handle sich beim 6.9 um ein Mittelklassefahrzeug. Über diese Zuschrift Worte zu verlieren wäre verschwendete Zeit. Herr Klaus aus Hannover indessen bietet wenigstens Alternativen. Glaubt er. Aber außer dem Jaguar sehe ich kein Fahrzeug, das mit dem 6.9 auf eine Stufe zu stellen wäre, außer man schwärmt für einen handgearbeiteten Kühlergrill. Gar den De Tomaso Deauville mit dem 6.9 zu vergleichen halte ich für eine Unverschämtheit den Mercedes-Ingenieuren gegenüber.

Rainer Tiefenbacher,
Eßlingen

... wenn Sie Nonne werden

Die billigsten Versicherungen und wie man reinkommt.
Heft 25, Seite 8.

Der über alles gelobte Spezialversicherer „Haftpflcht-Unterstützungskasse kraftfahrender Beamter a. G.“ rühmt sich, nicht nur beim Schadenaufwand den Rotstift anzusetzen, sondern auch insbesondere bei den Verwaltungskosten.

Hier setzt meine Kritik als Versicherungskaufmann und Steuerzahler ein. Dieser Versicherer bedient sich einer Vielzahl von „beamteten Vertrauensmännern“, die während ihrer Dienstzeit als Versicherungsvermittler tätig werden. Auf diese Weise finanzieren Autofahrer und Steuerzahler – denen es unmöglich ist, Nonne zu werden – diesen Verein der Kraftfahrer-Elite nicht unerheblich mit. Letztlich wachen im Bundesaufsichtsamt Be-

Über das „Bonmot“ des Herrn Macht, Beamte führen abends ausgeruhter nach Hause als Normalsterbliche, kann ich mich leider überhaupt nicht amüsieren. Ich schlage Herrn Macht vor, sich einen Tag in einem publikumsintensiven Amt einer Kommunalverwaltung niederzulassen, um festzustellen, ob er nach getaner Arbeit auch dann noch ausgeruht nach Hause fährt.

Fred Voß,
Mönchengladbach

Blumen für Gscheidle

Editorial, Heft 25.

Wenn das Problem Bahn aufgegriffen wird, sollte sich jeder Autofahrer erinnern, wer denn Verursacher zahlreicher Verkehrsbehinderungen ist. Sind es denn nicht die Fernlastzüge, die einen zügigen Verkehr nicht zulassen und die an Steigungen teilweise unter 20 km/h schnell sind? Sind sich die



Prämienbegünstigt: Nonne im Moke

amate darüber, daß ihr Rosinenverein gedeiht und daß auch weiterhin die Verwaltungskosten vom Steuerzahler mitgetragen werden.

Bernd König,
Mainz

Experten darüber klar, was der Rückzug der Bahn bedeuten würde bzw. wie stark der Lkw-Bestand noch steigen müßte, um das Verkehrsaufkommen zu meistern? Haben wir denn nicht

Die Schlagbohrmaschine mit dem guten Namen...

Es gibt bekannte und weniger bekannte Bohrmaschinen-Marken. Wir gehören zu den weniger bekannten. Das hat 2 Gründe:

1. Wir haben bisher wenig Werbung gemacht. Und dafür viel, viel Zeit, Geld, Ideen in die Konstruktion und Fertigung gesteckt.

2. Unsere Erzeugnisse haben heute einen so hohen (zukunfts-) technischen Standard (bei vernünftigem Preis) erreicht, daß viele Große wie Bullcraft, Elite, Hanseatic, Uniropa usw. immer mehr Kress-Erzeugnisse ihren Namen geben. Wenn wir von Kress also weniger bekannt sind, liegt es an der Qualität. Viele Bohrmaschinen in Deutschland (und Europa) haben unsere Qualität. Und den klangvollen Namen eines großen Hauses.

Die Schlagbohrmaschine für Ihr gutes Geld.

Wenn Sie heute Geld für eine Bohrmaschine ausgeben, dann wissen

Sie jetzt: Nicht die bekannteste muß die beste sein (s.o.).

Wir können Ihnen dies beweisen, indem wir Ihnen neutrale Testberichte zusenden. Unter 22 durch die Stiftung Warentest getesteten Bohrmaschinen war Kress nicht weniger als 7 mal vertreten. (Allerdings unter anderen Markenzeichen.) Mit hervorragendem Abschneiden im Kreis der Auserwählten.

Die Schlagbohrmaschinen mit der schwäbischen Präzision.

Sie können sich für ein absolutes Qualitätserzeugnis mit der

Zukunftstechnik entscheiden. Direkt aus dem Original-Kress-Programm.

Dann haben Sie sogar 13 Bohrmaschinen zur Wahl. Sinnvoll gestuft in der Leistung und Technik. Je nach Anspruch. Hier einige Merkmale für Fortschritt und Präzision bei Kress.

- * Kress Regel- oder Steuerelektronik. Stufenlose Drehzeleinstellung für materialgerechtes, geräteschonendes Bohren.
- * Eingebaute Prallplatte zur Erhärtung des Schlagimpulses und Schonung von Motor und Getriebe.

- * Moderne Kress Automatik-Sicherheits-Rutschkupplung zum Schutz vor Überlastung und zu Ihrer eigenen Sicherheit.
- * Neuartige Kress Schwerlastgetriebe (bei großen Typen) ges. gesch.

- * Einzigartiger Kress VarioGriff ges. gesch. 8fach verstellbar für vielseitige, druckvolle Handhabung.
- * Standfester Kress Motor, Kollektorenan-schlüsse geschweißt, selbstabschaltende Kohlebürsten.
- * Funk- und fernseh-entstört.

Wir bei Kress bauen mit penibler Genauigkeit Elektrowerkzeuge von besonderer Präzision mit fortschrittlicher Technik.

Gewinnen Sie

eine der sieben Kress Super 7. Coupon ein-senden - und Sie nehmen automatisch teil an der Verlosung.

Sie brauchen bloß mal die Zeitschrift »test« Nr. 11 zu lesen. Dort wurde wohl die gesamte deutsche Bohrmaschinen-Elite getestet...

Viele begeistern sich für schwäbische Präzision Wir bauen sie.

Test NSU Ro 80

Heft 25, Seite 94.

Sie haben zweifellos recht, wenn Sie dem Ro 80 auf dem Karosseriesektor Mängel bescheinigen, die seinem Besitzer dann und wann einigen Humor abverlangen; streikende Fensterheber, ein knisterndes Armaturenbrett und zuweilen klemmende Türschlösser sind auch mir nichts Neues. Diese relativ unbedeutenden Schönheitsfehler stehen aber in keinem Verhältnis zu den souveränen Fahreigenschaften und zu der beispielhaften Zuverlässigkeit.

Auch auf dem relativ hohen Benzinverbrauch sollte man nicht immer wieder herumreiten, denn schließlich frißt er Normalbenzin, und last not least wird er ja wie ein Sparkäfer versteuert.

seine Klassenkonkurrenten aus München und Untertürkheim klar distanziert.

Walter Neuhaus,
Kaiserslautern

Schade, daß dieses einmalige Auto so vernachlässigt wird. Wie einmalig Idee und Styling des bereits 1967 präsentierten NSU Ro 80 sind, beweist Citroen mit seinem CX, der acht Jahre später erstaunliche Ähnlichkeiten, vor allem in der Frontpartie, aufweist. Ein dem heutigen Geschmack angepaßter NSU Ro 80 mit Schrägheck, großer Heckklappe und breiten Heckleuchten, neu geformtem Armaturenbrett mit herausgehobenen Armaturen und stärkerem Wankelmotor ließe sich gewiß mindestens so gut verkaufen wie der Citroen CX.

Barbara Blue,
Paderborn



Wenig Steuer, kein Ölwechsel: Ro 80

Alles in allem ein außerordentlich reizvolles Automobil, das in mancher Hinsicht

Erfreulich, daß der NSU Ro 80 wieder einmal getestet worden ist, auf daß er nicht

Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42-1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe. Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Alldruck. Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14tägig, mittwochs. — Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl.

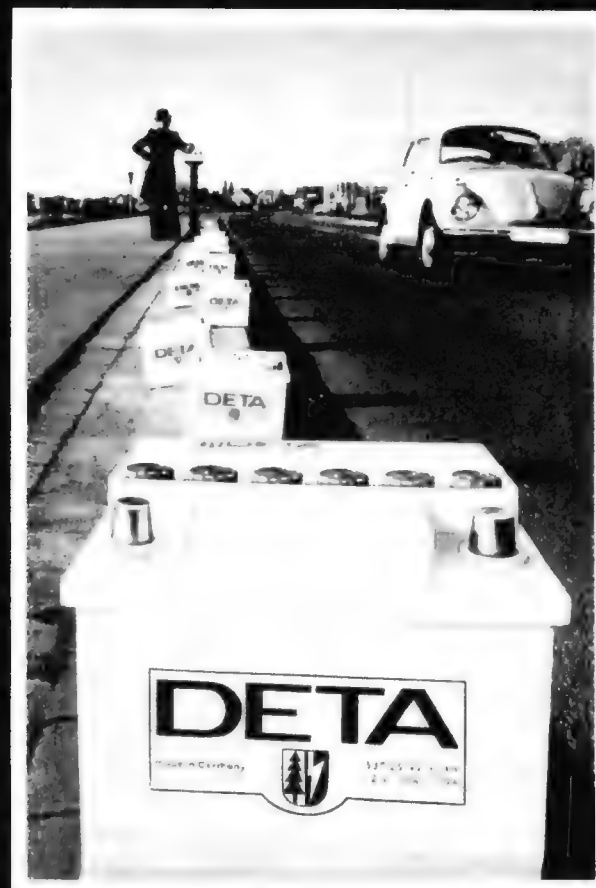
5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37.
Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 29 — Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue“, „Flug-Revue/Flugwelt international“, „Istauto omnibus“, „Istauto omnibus-katalog“, „mot auto-journal“, „auto-Katalog“, „sport auto“.

Im Motor-Presse-Verlag GmbH + Co KG: „Das Motorrad“, „Motorrad-Katalog“, „fiat fahren“.



DIE KLEINEN VON DETA

Das sind die kleinen Schwerstarbeiter von DETA. Die kleinen Starterbatterien, die den Strom speichern für den Start und das Licht. Und die genug Kraft haben für viele schnelle Starts, ob im Sommer oder Winter. Wohl dem, der eine DETA hat.



DETA Ihre Batterie

Leserbriefe

ganz in Vergessenheit gerät. Unbedingt verbesserungswürdig ist die Verarbeitungsqualität; erforderlich ist ein völlig neu gestaltetes Armaturenbrett — vielleicht sollte man sich hier bei BMW umschauen —, und auch das Heck müßte umgestaltet werden. Ein so renovierter NSU Ro 80, versehen noch mit einem etwas stärkeren Wankelmotor, könnte das VW/Audi-Programm gut nach oben abrunden. An Individualität käme da nur der Citroen CX mit.

Ansgar Stahl,
Münster

Männersachen

Elektronik für Anspruchsvolle.
Heft 25, Seite 110.

Ich finde die meisten Aufrufe meiner Geschlechtsgenossen zur Emanzipation der Frau nicht gut, obwohl ich

diesen Damen in vielen Punkten zustimme. Die Artikel in den Zeitschriften sind mir einfach zu bitterböse, gallig und humorlos. Wenn ich aber in Ihrer Zeitschrift lese, daß Sie komplizierte Stereoanlagen usw. als „Männersachen“ anpreisen, kommt mir noch mehr Suppe hoch.

Helga Heinsohn.
Lingen



Weibliche Kritik: Doppelseite „Männersachen“

„Ein Bazillus mit unabsehbaren Auswirkungen“

Diskussion mit Konstrukteuren und Lesern über „Traumautos für junge Leute — bis 8000 Mark“. Heft 24, Seite 10, Heft 1, Briefe.

Wenn ich bisher gedacht habe, Porsche würde nur mit Qualität werben, so sah ich mich beim Durchlesen des

Artikels schwer enttäuscht. Denn was Herr Jantke dort von sich gibt, ist durch und durch Polemik in Reinkultur. „Im Vor-Autoalter träumt der junge Mann vom Sportwagen — wenn's geht von einem Porsche.“ (Zitat)

Ist ja ganz klar, daß die Gedanken von Herrn Jantke nur noch um Porsche kreisen, aber muß er das auf die gesamte Jugend übertragen?

Doch damit nicht genug. Gleich einige Zeilen danach steckt Herr Jantke schon wieder zurück; denn dort gibt er offen zu, daß ganz andere Fahrzeuge gekauft werden, wenn die Anschaffung eines Automobils zur Realität wird. Wenn wir uns den ganzen Artikel ansehen, muß man zu dem Schluß kommen, daß Porsche wirklich nur ein Traumwagen ist und wohl auch in Zukunft bleiben wird.

Josef Hennicken,
Köln

Jeder Test ein Fest.

Der hochqualifizierte Fachtest in der HiFi-Stereophonie
11/75 spricht für Tandberg-HiFi-Boxen.

Dieser Test ist für Sie der Orientierungspunkt. Denn er behandelt das wohl heikelste Kapitel der HiFi-Anlagen offen und wertneutral die HiFi-Boxen

TANDBERG HiFi-BOX TL 5020

Die mittlere Dreiweg-Stand- oder große Regal-Box erwies sich im Musikhörtest als sehr klangneutral, transparent, breitbandig, bei sehr tiefem, kräftigem und sauberem Baß... erzeugt ein großes Klangvolumen... eine Box der Spitzenklasse.

TANDBERG HiFi-BOX TL 3520

Die Dreiweg-Regalbox oder kleine Standbox ist fast so baßstark wie die TL 5020... sie wirkt durchsichtig, frei und sehr brillant... zeichnet sich durch relativ günstigen Wirkungsgrad aus... Die brillante Alternative zur TL 5020... die kleine Standbox der Spitzenklasse.

TANDBERG HiFi-BOX TL 2520

Die Dreiweg-Regalbox mittlerer Größe

oder sehr kleine Standbox ist in der Baßwiedergabe sehr sauber und konturiert... die Box ist klangneutral und durchsichtig... eine Regalbox der Spitzenklasse, klangneutral, ausgewogen, breitbandig und baßstark.

Diesen drei Modellen ist in Ihrer Volumen- und Preisklasse klar Spitzenqualität zu bescheinigen.

Mit diesem Test ist die TANDBERG-HiFi-Family nunmehr komplett getestet. Vom Tonband über den Cassetten-Recorder, die Receiver — bis hin zu den Boxen.

Wenn Sie also auf Nr. Testsicher gehen wollen, holen Sie sich den Sonderdruck bei Ihrem TANDBERG-Fachhändler

TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH
4006 Erkrath 1, Heinrich-Hertz-Str. 24



TESTSICHER



Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HiFi-Anlage.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Ich habe eine eigene Zigarettenfabrik: zwei Hände und SAMSON zum Drehen.

NIEMEYER SAMSON
HALF MARE SHAG

Der Echte aus Holland, schmackig und frisch. Für 225 DM ca. 40 Zigaretten.



Otto Goebel, 62, Produktionsleiter bei auto motor und sport, gehört zu den Senioren des Teams. Er ist seit 1962 Mitglied der Redaktion, blickt auf eine rund 40jährige Journalistentätigkeit zurück und stammt, am

Rosenmontag in Köln geboren, aus einer Pfarrersfamilie mit zehn Kindern.

Doch länger noch als das Zeitungsgewerbe betreibt der ausgebildete Bankkaufmann das Schachspiel. Seit

51 Jahren bewegt der mit Brüdern und Schwestern reichlich versehene Produktionschef die Figuren, wann immer sich eine Gelegenheit dazu ergibt. Einer der größten Schachvereine Deutschlands, der VfL Sindelfingen, lenkte Goebels Passion dabei in geregelte Bahnen.

Für seine anderen beiden nebenberuflichen Leidenschaften, das Anfertigen von Gedichten und den Cockerspaniel „Birthe vom Wagenfeld“, braucht der Verbindungsmann zwischen Redaktion und Druckerei nicht unbedingt einen Verein. Die Reime, die sich auch schon ganz professionell auf Schall-

platten wiederfanden, entstehen größtenteils sporadisch und meist zur eigenen Erbauung – der noch jugendliche Spaniel schließlich erfreute seinen Besitzer kürzlich durch eine gute Placierung auf der Bundesausstellung in Offenbach.

Im übrigen schätzt es der Hund, in Goebels Privatauto, einem Fiat 128 SL 1300, mitgenommen zu werden. Vermuteter Grund: Der Produktionsleiter, wegen seiner überdurchschnittlichen Rechtschreibe-Kenntnisse in der Redaktion auch als „Otto Duden“ bekannt, meidet das Risiko im Straßenverkehr. Otto fährt unfallfrei – seit mittlerweile 35 Jahren.

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem

zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren. Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?



Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN

mit ABE lieferbar für:
AUDI 80 (Motortyp 056-2 u. 056-3)



und viele andere Fahrzeuge



**Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!**

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen,
Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

Luftwaffen-Preisausschreiben '76

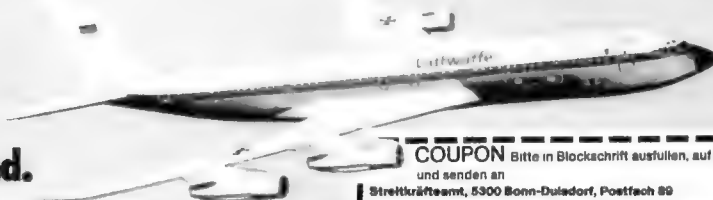
Jetzt den Großen Flug gewinnen!

Nach USA, Canada, Großbritannien, Griechenland.

Hier machen junge Leute mit! Wer sich für die Luftwaffe interessiert – und informiert ist, hat viele gute Gewinnchancen. 19 x 3-Wochen-Flugreisen nach Amerika 4 x nach Canada · 2 x nach Großbritannien · 15 x 5-Tage-Flugreisen nach Kreta und Athen · 100 x 3 Tage auf einem deutschen Fliegerhorst mit Überlandflug · 250 x Luftfahrtbücher 300 x Flugzeug-Modell-Bausätze.

Jeder junge deutsche Staatsangehörige kann teilnehmen – Bundeswehr-Angehörige außer Konkurrenz.

Achtung: Die 40 Hauptpreis-Flugreisen können nur junge Männer der Jahrgänge 1957-59 gewinnen! Fordern Sie sofort die 20 Preisfragen an – mit diesem Coupon:



COUPON Bitte in Blockchrift ausfüllen, auf Postkarte kleben und senden an

Streitkräfteamt, 5300 Bonn-Duldorf, Postfach 89
Luftwaffen-Preisausschreiben '76 Werbeträger: 17812176/22/08/1/4
Einsendeschluß für diesen Coupon: 27.2.76 (Datum des Poststempels)

Name	Vorname
Geburtsort	Beruf
Ort	
Straße	
Schulbildung	
☐ Abitur ☐ Fachhochschulreife ☐ Mittlere Reife ☐ Oberstufe ☐ Hauptschule	



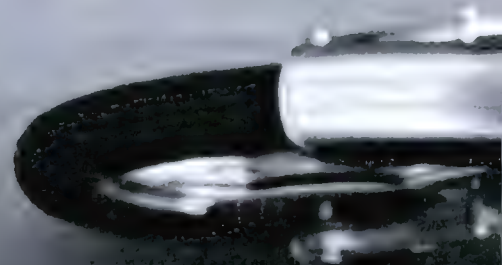
Die Spur de

In regelmäßigen Abständen ermitteln wir zur Abstützung unserer Konstruktions-Richtlinien die Meinungen von Motorradfahrern aller Maschinengrößen und Fabrikate. Das Ergebnis der jüngsten Befragung: Motorradfahren gehört zu den erregendsten Freizeitbeschäftigungen. Denn es vermittelt in unvergleichlicher Weise die Freude an dynamischer Bewegung. Diese Faszination genießt man jedoch nicht auf überlasteten Schnellverkehrsstraßen – sondern auf einsameren Landstraßen und kleinen Nebenstrecken mit wechselndem

Belag in unterschiedlichem Zustand. Mit Kurvenfolgen, Gefällen und Steigungen. Dieser Zielsetzung müssen die Konstruktionen bei Triebwerk, Fahrwerk und Antrieb gehorchen – denn nur wenn ein Motorradkonzept so dem Sinn des Motorradfahrens entspricht, hat es eine Berechtigung.

Deshalb haben allein leistungs- und hochgeschwindigkeitsorientierte Modelle bei erfahrenen, souveränen Motorradfahrern keine Chancen. Überschwere, realitätsferne Motorisierung hat ihre modische Faszination verloren.

Technisch informierte, ambi-



BMW Motorräder

R 60/6: 29,5 kW (40 PS), ca. 155 km/h, 0–100 km/ 7,7 s.
R 75/6: 36,8 kW (50 PS), ca. 165 km/h, 0–100 km/ 6,4 s.

R 90/6: 44,2 kW (60 PS), ca. 180 km/h, 0–100 km/ 5,2 s.
R 90 S: 49,3 kW (67 PS), ca. 200 km/h, 0–100 km/ 4,8 s.

rWünsche.

tionierte Motorradfahrer fordern das Konzept zwar schwerer und leistungsfähiger, aber konditions-sicherer, handlicher und damit komfortabler Maschinen. Mit Triebwerken, die ein Motorrad nicht zum Automobil auf zwei Rädern machen. Mit Fahrwerken, die die Kraft des Triebwerkes unter allen Bedingungen sicher auf den Boden bringen – nicht nur auf außergewöhnlich gutem Asphalt. Und mit einem Antriebs-Konzept, das Motorradfahren problemlos macht.

In der Summe also ein

Konzept, das BMW seit 50 Jahren kontinuierlich perfektioniert hat. Und das heute in Konzeption und Detail nirgendwo konsequenter verwirklicht wird als bei BMW: Auch die schwerste und leistungsfähigste BMW ist im Gegensatz zu anderen nie so schwer, daß man sie nicht leicht fahren kann. Der auch beim Motorrad zu beobachtende Trend zur Besinnung auf das Wesentliche läßt vermuten, daß dieses BMW Konzept nicht nur eine längere Vergangenheit hat als alle aktuellen Imitationen. Sondern auch eine größere Zukunft.



BMW – Freude am Fahren

Test

Simca 1307/1308



Doppelgänger

Neue Mittelklasse-Baureihe in Schrägheck-Ausführung
à la VW Passat.

Von Werner Schruf

Modellkonstanz gehörte schon immer zu den Prinzipien der Firma Simca. Daran hat sich auch nichts geändert, seit der amerikanische Konzern Chrysler den Betrieb und die Verantwortung übernahm. Denn abgesehen vom Typ Chrysler 160/180, der schon bald nach dem Führungswechsel präsentiert, aber wegen seiner amerikanischen Züge kein Erfolg wurde, blieb es vorerst bei den alten, unter Simca-Regie entstandenen Modellen 1000, 1100 und 1301/1501.

Nach rund neunjähriger Produktionszeit wurden jetzt die Mittelklasse-

Limousinen 1301/1501 abgelöst. Und zwar von einem völlig neu konstruierten Auto, das weder in der Konzeption noch in der Technik Ähnlichkeit mit seinem Vorgänger aufweist. Die Modelle der neuen Baureihe 1307/1308 besitzen alle Merkmale modernen Automobilbaus: Frontantrieb mit Quermotor, aufwendige Fahrwerkskonstruktion und Schrägheck-Karosserie mit guter Raumausnutzung.

Daß der amerikanische Einfluß beim jüngsten Modell in den Hintergrund gedrängt wurde, zeigt außer der technischen Konzeption auch die offizielle



Fotos: Seufert

Äußerlich kann der neue Simca starke Ähnlichkeit mit dem VW Passat nicht leugnen. Die klobigen Kunststoff-Stoßstangen sollen kleine Aufprallenergien ohne bleibende Verformung absorbieren können.

Bezeichnung. Die Neuen hören auf den Namen Simca, wenngleich das dem Betrachter nicht sofort klar wird — denn der Chrysler-Schriftzug auf der Fronthaube ist in gleich großen Lettern gehalten wie die Simca-Bezeichnung auf der Heckklappe.

Der Simca sieht zweifellos europäisch aus — genauer gesagt, fast wie ein VW Passat. Ganz besonders in der Seitenansicht kann der Franzose wegen des nahezu identischen Profils und gleicher Fensteraufteilung starke Ähnlichkeit mit dem Wolfsburger Produkt nicht leugnen. Daß er insgesamt eine

Auf einen Blick

Viertürige Frontantriebs-Limousine mit großer Heckklappe, variablem Kofferraum und günstigen Platzverhältnissen. Reichhaltige Ausstattung, bequeme Sitze, teilweise unpraktische Bedienung. Stark untersteuern des, problemloses Fahrverhalten, insgesamt guter Federungskomfort. Lauter Vierzylindermotor mit guten Laufeligenschaften. Für diese Wagenklasse befriedigende Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 154,5 km/h. Günstiger Benzinverbrauch (11,4 Liter/100 km Superbenzin).

Idee größer und massiger wirkt, ist hauptsächlich auf seine klobigen Kunststoff-Stoßstangen sowie etwas größere Abmessungen zurückzuführen.

Der als Mittelklasse-Auto konzipierte Viertürer genügt im Platzangebot durchaus den gestellten Ansprüchen. Auf den vorderen Sitzen geht es sehr geräumig zu, und auch im Fond steht ausreichende Kniefreiheit zur Verfügung. Schlechter bestellt ist es hier wegen der abfallenden Dachpartie um die Kopffreiheit, zudem wird der Einstieg nach hinten durch das schräg abgeschnittene dritte Seitenfenster erschwert.

Nicht besonders üppig ausgefallen ist der glattflächige, dank weit öffnender Heckklappe gut zugängliche Kofferraum. Das mit einer Abdeckung versehene Abteil faßt nach auto motor und sport-Norm 312 Liter. Mit Hilfe der praktischen Rücksitzbank-Verstellung kann es aber leicht und rasch vergrößert werden: Nach dem Lösen der Arretierung wird die Rückbanklehne

Günstiges Raumangebot

nach vorne geklappt, die Sitzfläche schiebt sich dabei automatisch mit nach vorne. In diesem Zustand beträgt die Kapazität des Laderaums 688 Liter.

Die Serien-Ausstattung der übersichtlichen Karosserie läßt beim 1308 S nur zwei Wünsche offen: Zum einen fehlen Haltegriffe für die Mitfahrer, zum anderen müssen Kopfstützen extra bezahlt werden. Ein unverständlicher Zug der Aufpreispolitik, zählen doch Kopf-

Ausstattung	1307 GLS	1308 S	1308 GT
Gürtelreifen ¹⁾	●	●	●
Bremskraftverstärker	●	●	●
Bremskraftregler hinten	●	●	●
Scheinwerfer-Höhenverstellung	●	●	●
Halogen-H4-Scheinwerfer	100,—	●	●
Scheinwerfer-Waschanlage	220,—	220,—	● ²⁾
Verbundglas-Frontscheibe	○	○	●
Getönte Scheiben	○	○	●
Elektrische Fensterheber vorn	○	295,—	●
Automatikgurte vorn	85,—	●	●
Kopfstützen vorn	79,—	79,—	79,—
Drehzahlmesser	○	●	●
Zeituhr	○	●	●

● = serienmäßig; ○ = nicht lieferbar; ¹⁾ = je nach Liefermöglichkeit Stahl- oder Textilgürtelreifen; ²⁾ = ab Frühjahr 1976 lieferbar.

Meßwerte	1307 GLS	1308 S	1308 GT
Beschleunigung in s			
0— 40 km/h	3,6	3,0	2,9
0— 60 km/h	7,0	5,8	5,2
0— 80 km/h	12,2	9,6	8,2
0—100 km/h	19,8	14,6	12,9
0—120 km/h	36,4	23,3	19,0
0—140 km/h	—	39,1	32,6
1 km mit stehendem Start	40,2	36,5	35,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	141,7	154,5	165,5
Elastizität in s			
(Beschleunigung ab 40 km/h im IV. Gang)			
40— 60 km/h	7,3	6,6	7,2
40— 80 km/h	15,0	13,0	14,1
40—100 km/h	24,6	20,0	20,9
40—120 km/h	41,0	29,6	29,9
40—140 km/h	—	45,2	42,0
1 km ab 40 km/h	41,3	38,4	39,2
Geschwindigkeitsbereiche in km/h			
I. Gang	bis 44	bis 49	bis 50
II. Gang	13 bis 75	11 bis 83	11 bis 85
III. Gang	21 bis 114	18 bis 125	18 bis 129
IV. Gang	35 bis 160*	30 bis 191*	30 bis 197*
*theoretische Werte			
Innengeräusch in Phon (dBA)			
Leerlauf im Stand	50	55	58
Bei 50 km/h	64	67	67
Bei 80 km/h	70	69	70
Bei 100 km/h	73	72	72
Bei 120 km/h	76	80	78
Bei 140 km/h	80	81	79

stützen und Gurte zu den elementaren Sicherheitseinrichtungen. Spärlicher mit Zutaten versehen ist das Grundmodell 1307 GLS, während die teuerste Variante, der 1308 GT, für diese Preisklasse eine sehr reichhaltige Ausstattung bietet (siehe Ausstattungstabelle). Zu bemängeln gibt es bei ihm die ungünstige Placierung der Bedienungstasten für die elektrischen Fensterheber auf der Mittelkonsole.

Einen guten Eindruck hinterließen die Sitze: Sie sind großflächig, bequem und bieten guten Halt, nur lassen sich ihre Lehnen nicht stufenlos verstellen. Zu den Pluspunkten gehören auch klar gezeichnete Instrumente. Bei den vier kleinen Anzeigegeräten Öldruckmesser, Benzinuhr, Wasserthermometer und Amperemeter beeinträchtigen allerdings die verwirrende Symbol-Kennzeichnung und eine wenig aussagefähige Skalierung eine rasche Information.

Unpraktisch, nämlich zu klein geraten, sind die Betätigungshebel für die diversen Luftklappen im Armaturenbrett. Zwar kann die Luftverteilung in gewünschter Weise reguliert werden, doch bleibt der Durchsatz der Belüftung relativ gering. Ähnliches gilt für die Heizung: Sie läßt sich gut dosieren, spricht aber nur langsam an und erwärmt den Fußraum selbst mit Gebläseunterstützung nur unzureichend.

In der Verarbeitung machten die aus den ersten Serien stammenden Testwagen noch keinen überzeugenden Eindruck. Kleinere Mängel wie Defekte an Schlössern, Undichtigkeiten an der Karosserie und eine abgerissene Auspuffanlage zeigten, daß es mit der Qualität beim Serienanlauf noch Schwierigkeiten gibt.

Lauter Motor

Angetrieben werden die neuen Simca-Modelle von Weiterentwicklungen des bekannten 1100er-Motors. Größerer Hub sowie überarbeiteter Block und Zylinderkopf zählen zu den wichtigsten Modifikationen der quer eingebauten Triebwerke, die mit kontaktlosen Zündanlagen ausgerüstet sind. Die im 1307 GLS verwendete 1,3 Liter-Maschine mit 55 PS (40,5 kW) begnügt sich als einzige mit Normalbenzin. Die 1442 cm³-



Die 1308-Typen besitzen sechs Instrumente, das Grundmodell 1307 hat nur zwei



Der Simca bietet bequeme Sitze ...



... und genügend Platz



Das quer eingebaute 75 PS-Triebwerk sorgt für ansprechende Fahrleistungen

Motoren sind mit 9,5:1 wesentlich höher verdichtet und leisten 75 PS (55,2 kW) und 85 PS (62,6 kW). Das stärkere GT-Triebwerk verdankt sein Leistungsplus einer geänderten Nockenwelle und größeren Ventilen.

Im Fahrbetrieb machten die neuen Maschinen einen recht lebendigen Eindruck, was in erster Linie auf ihre spontane Reaktion auf Gaspedalbewegungen und die gute Motorelastizität zurückzuführen ist. Zudem überzeugten sie mit guten Kaltlaufeigenschaften.

Daß die neuen Simca-Modelle in den Fahrleistungen mit den Klassenbesten nicht ganz mithalten können, resultiert aus ihrem hohen Leergewicht. Der 1308 S brachte 1060 kg auf die Waage – 170 kg mehr als der Leichtbau-Konkurrent VW Passat. Dennoch wartete der Fronttriebler mit ansprechenden Fahrleistungen auf. Er beschleunigte in 14,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/h.

In der Geräuscentwicklung muß den Stoßstangenmotoren Unkultiviertheit bescheinigt werden. Sie lassen nicht nur bei hohen Drehzahlen ein lautes Brummen hören, sondern entwickeln über den gesamten Bereich eine störende Geräuschkulisse. Daß zudem die von den Triebwerken inszenierten Schwingungen nicht ausreichend absorbiert werden, zeigten Dröhngeräusche, die besonders im Leerlauf und bei etwa 4500/min – offenbar eine kritische Drehzahl – auftraten.

Günstig schnitt das 75 PS-Triebwerk im Benzinverbrauch ab. Im Durchschnitt liefen 11,4 Liter Superbenzin durch den Doppelvergaser, damit verfügt der 1308 S (60 Liter-Tank) über einen Aktionsradius von rund 500 Kilometern.

Nur durchschnittliche Qualitäten hat die unexakte Schaltung des Fronttrieblers, und auch die Getriebeabstufung läßt ein wenig zu wünschen übrig – der Drehzahlsprung beim Wechsel von der dritten in die vierte Fahrstufe ist etwas zu groß.

Das Fahrwerk des neuen Simca ist recht aufwendig gebaut. Er besitzt einzeln aufgehängte Räder und ist vorne mit Drehstab-, hinten mit Schraubenfedern ausgerüstet. Da er zudem über

Technische Daten und Meßwerte

Motor		1307 GLS	1308 S	1308 GT
Anzahl der Zylinder		4	4	4
Bohrung x Hub	mm	76,7 x 70	76,7 x 78	76,7 x 78
Hubraum	cm ³	1294	1442	1442
Verdichtungsverhältnis		8,2 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1
Leistung	kW bei 1/min	40,5/5200	55,2/5400	62,6/5600
	PS bei 1/min	55/5200	75/5400	85/5600
spezifische Leistung	kW/l	31,3	38,3	43,4
	PS/l	42,5	52,0	58,9
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	96/2800	125/3000	127/3000
	mkg bei 1/min	9,6/2800	12,5/3000	12,7/3000
mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	m/s	12,1	14,0	14,6
Kurbelwellenlager		5	5	5
Nockenwelle		seitlich	seitlich	seitlich
Kühlung		Wasser	Wasser	Wasser
Vergaser		Fallstrom	Doppelfallstrom	
		Solex BISA 5	Weber 36 DCVN	
Tankinhalt in l		60	60	60
Gewichte				
Eigengewicht vollgetankt	kg	1040	1060	1075
Vorderachse	kg	600	615	620
Hinterachse	kg	440	445	455
Gewichtsverteilung	%	57,7 : 42,3	58,0 : 42,0	57,7 : 42,3
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1450	1475	1475
Zuladung	kg	410	415	400
Personenindexzahl		4,8	4,9	4,7
zulässige Anhängelast	kg	750	900	900
	kg	560	570	570
Leistungsgewicht	kW/t	38,9	52,1	58,2
	kg/PS	18,9	14,1	12,6
bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck)	kW/t	29,3	39,4	44,2
	kg/PS	25,1	18,7	16,6

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierzylindergetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,9, II. 2,312, III. 1,524, IV. 1,080, R. 3,769, Achsantrieb 1307 GLS 3,938, 1308 S und 1308 GT 3,588.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern, Drehstabfedern, hinten Einzelaufhängung an Längslenkern, Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisatoren und hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, lastabhängiger Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, Gürtelreifen 155 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2604 mm, Spur 1415/1390 mm, Außenmaße 4245 x 1680 x 1390 mm, Innenbreite vorn 1400 mm, hinten 1390 mm,

Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 900 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 470 mm, Knieaum hinten 140–250 mm, Wendekreis links 11,8 m, rechts 11,5 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 312 Liter, bei umgeklappter Rückbank 688 Liter.

VERBRAUCH

Testverbrauch
1307 GLS (Normal) . . . 10,9 l/100 km
1308 S (Super) . . . 11,4 l/100 km
1308 GT (Super) . . . 12,1 l/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 5 000 km

RICHTPREISE

1307 GLS DM 11 450,—
1308 S DM 12 360,—
1308 GT DM 13 125,—
Hersteller: Chrysler France, Avenue des Champs Élysées, Paris 8e, Frankreich.
Importeur: Chrysler Deutschland GmbH, 6078 Neu-Isenburg, Postfach 341.

einen langen Radstand verfügt und über eine Tonne wiegt, bringt er günstige Voraussetzungen für guten Federungskomfort mit.

In dieser Disziplin hat er denn auch einiges zu bieten. Seine schluckfähige Federung absorbiert Fahrbahnunebenheiten überdurchschnittlich gut und sorgt für ansprechenden Abroll- und

Komfortables Fahrwerk

Langsamfahrkomfort. Schwächen zeigte sie lediglich beim schnellen Fahren; hier gerät die Hinterachse auf kleinen Quersfugen leicht ins Stuckern, bei größeren Bodenwellen verursacht sie deutliche Vertikalbewegungen des Aufbaus.

Das Fahrverhalten des Franzosen ist frontantriebstypisch: Er untersteuert stark, zeigt bei rascher Kurvenfahrt kaum Lastwechselreaktionen, läuft gut geradeaus und zählt dank hoher Vorderachselbelastung (58 Prozent) zu den wintertüchtigen Autos. Als sehr standfest erwies sich auch die gemischte, mit einem Bremskraftverstärker ausgerüstete Bremsanlage. Ein lastabhängiger Bremskraftregler verhindert Überbremsen der Hinterräder.

Wenig Anklang fand die Lenkung (Lenkrollradius null), die einerseits zu indirekt arbeitet und andererseits bei forcierter Kurvenfahrt und beim Rangieren relativ hohen Kraftaufwand erfordert. Hierdurch wird die Handlichkeit des im Fahrbetrieb ohnehin etwas schwerfällig wirkenden Franzosen nachteilig beeinflusst. Dazu trägt auch der große Wendekreis bei. Unebenheiten und Antriebseinflüsse sind zwar in der Lenkung spürbar, stören aber kaum.

Unter dem Strich wird der neue Simca den in der Mittelklasse gestellten Ansprüchen gerecht. Und zwar auch dann, wenn es um Preiswürdigkeit geht: Der 1308 S kostet 12 360 Mark und ist damit rund 500 Mark teurer als der nicht ganz so gut ausgestattete viertürige VW Passat LS. Ob der Doppelgänger die erhofften Verkaufserfolge einspielen wird, bleibt abzuwarten — die Voraussetzungen dazu bringt er jedenfalls mit.



Der etwas kleine Kofferraum kann leicht in einen großen Laderaum verwandelt werden

auto motor sport Simca 1307/1308	
Testzeugnis	
PRÜFPUNKT	Bewertung*
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung, Automatikgurte vorn, höhenverstellbare Halogen-Scheinwerfer, Bremskraftverstärker, Drehzahlmesser. Wenig durchsatzkräftige Fußraumheizung, befriedigende Lüftung.	2
● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Ausreichend übersichtliche Instrumente, teilweise unpraktische Schalter und Hebel. Handlichkeit durch indirekte, beim Rangieren schwergängige Lenkung beeinträchtigt. Großer Wendekreis.	3
● FAHR SICHERHEIT Starke Untersteuerneigung in Kurven, gute Richtungsstabilität, dank Frontantrieb und hoher Vorderachselbelastung gute Wintereigenschaften.	2
● KAROSSERIE Viertürige Karosserie mit großer Heckklappe. Variabler Kofferraum mit sehr praktischem Verstellmechanismus an der Rückbank. Befriedigende Platzverhältnisse im Innenraum. Gute Übersichtlichkeit. Schlechte Schlösser.	3
● KOMFORT Leichte Stuckerneigung auf kurzen Querwellen, ansonsten jedoch guter Federungs- und Abrollkomfort. Großflächige, bequeme Sitze. Lauter, teilweise Dröhngeräusche verursachender Motor.	2
● LEISTUNG Relativ ungünstiges Leistungsgewicht, befriedigende Beschleunigung und Elastizität, Höchstgeschwindigkeit 154,5 km/h.	3
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Lauter, im oberen Drehzahlbereich angestrengt wirkender Vierzylindermotor, gute Kaltlaufeigenschaften. Unexakte Schaltung.	4
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Angemessener Anschaffungspreis, durchschnittliche Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 30,3 Pf/km 20 000 km/Jahr 25,1 Pf/km 30 000 km/Jahr 23,3 Pf/km Kurze Ölwechselintervalle (alle 5000 km), Inspektion alle 10 000 km. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Günstiger Benzinverbrauch, Testverbrauch 11,4 Liter Super/100 km.	3
* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft	

Dauertest

**70 000 km
Oldsmobile Cutlass**

Liniendampfer

Langstrecken-Erfahrungen mit einem amerikanischen Großserien-Auto.

Anders als im europäischen Automobilbau, wo nach wie vor recht unterschiedliche Konzeptionen miteinander konkurrieren, werden amerikanische Autos längst nach einem Einheits-Rezept gebaut: Unter

der ausladenden Karosserie verbirgt sich fast immer ein vorn eingebauter, großvolumiger Motor, der über Getriebeautomatik und Kardanwelle die von einer starren Achse geführten Hinterräder antreibt.

Während Wirtschaftlichkeit und Kompaktheit noch nie die Stärke der US-Straßenkreuzer waren, standen sie doch in dem Ruf, besonders zuverlässig und robust zu sein. Wie es mit diesen Eigenschaften bei einem amerika-



Fotos: Seufert

*Das bißchen Freiheit heute kann viel, viel
mehr sein, als wir manchmal glauben.*

**Die neuen Lancias*.
Autos für Europas Individualisten.**

*In der Konzeption der neuen Lancias
haben wir das verwirklicht,
wozu uns weltberühmte Automobil-
tradition und ungezählte Renn-
siege verpflichten: technische
Perfektion, optimales Fahrverhalten
und höchste Zuverlässigkeit.*

*Bei einem der 300 Lancia-Vertrags-
händler in Deutschland können
Sie sich mit den neuen Lancias kritisch
auseinandersetzen. Viel Spaß dabei
wünscht Ihnen
Ihre Deutsche Lancia Vertrieb GmbH
71 Heilbronn.*



**Zum Beispiel das Beta Coupé,
1600 ccm, 100 PS, 16.950.- DM
(unverbindliche Preisempfehlung),
und das neue Beta Coupé
2000 ccm, 119 PS.*



Es gibt noch Freiheit

Dauertest

**70 000 km
Oldsmobile Cutlass**

nischen Durchschnittsauto unter unseren Fahrbedingungen bestellt ist, untersuchte auto motor und sport an einem Oldsmobile Cutlass Salon. Die fast zwei Tonnen schwere 5,7 Liter-Limousine war im Redaktionsbetrieb 15 Monate im Einsatz und legte dabei rund 70 000 km zurück.

Karosserie: Kingsize-Format mit Mängeln

Der Cutlass, der mit 5,47 m Länge und 2 m Breite in den Außenabmessungen selbst den Mercedes 6.9 übertrifft, zählt in den USA zur automobilen Mittelklasse, den sogenannten Intermediates. Reichlich mit Chrom und einer Reihe

Vorzüge

- Mühelose Bedienbarkeit
- Gute Serienausstattung
- Verschleißfeste, komfortable Sitze
- Kultivierter, laufruhiger Motor
- Gut abgestimmte Getriebeautomatik
- Unproblematische Fahreigenschaften
- Befriedigender Fahrkomfort

Nachteile

- Hoher Verbrauch
- Schlechte Raumausnutzung
- Schlechte Wintereigenschaften
- Kurze Inspektions- und Ölwechselintervalle
- Hohe Unterhaltungs- und Reparaturkosten
- Störanfälliges Kühlsystem
- Nachlässige Karosserieverarbeitung

stilistischer Gags verziert, trifft er offensichtlich den Geschmack amerikanischer Autokäufer ziemlich genau, denn er gehört dort zu den meistgekauften Autos seiner Klasse.

Wengleich vier Personen im Innenraum bequem Platz finden, ist das Raumangebot im Verhältnis zur Wagengröße keineswegs überzeugend. Das wird vor allem beim Kofferraum deutlich, in dem wegen des dort ge-



Störungen

km 2 889	Getriebe schaltet bei Kickdown nicht einwandfrei
km 6 601	Innenbeleuchtung defekt
km 7 580	Kühlwasser kocht, Thermostat defekt, Wagen muß abgeschleppt werden
km 8 706	Tankanzeige schwankt stark
km 10 686	Bremswirkung läßt nach, Beläge weitgehend verschlissen
km 14 792	Stoßdämpferwirkung hinten läßt nach
km 14 796	Vorwärmerschlauch abgerissen
km 16 640	Tür vorn rechts verursacht starke Windgeräusche
km 20 384	Sicherheitsgurt links ohne Spannung
km 22 755	Heckscheibenheizung defekt
km 24 015	Rechter Sitz läßt sich nicht feststellen Zentralverriegelung öffnet hinten links nicht
km 33 256	Lüftungsrosette am Armaturenbrett lose
km 36 606	Heckscheibenheizung defekt
km 40 573	Motor wird zu heiß, Thermostat defekt
km 42 850	Vorwärmerschlauch gerissen
km 46 792	Auspuffanlage undicht
km 59 586	Kühlwasserverlust
km 60 529	Bremswirkung schwach, Beläge abgenutzt
km 60 701	Fenster vorn rechts schließt bei höheren Geschwindigkeiten nicht ganz
km 65 750	Radkappe hinten rechts verloren
km 69 592	Ventilatorabdeckung lose, Ventilatorkupplung defekt



König-Pilsener

Das Vergnügen an einem großen Bier.

Dauertest

**70 000 km
Oldsmobile Cutlass**

lagerten riesigen Ersatzrades normales Familien-Urlaubsgepäck nur mit Mühe untergebracht werden kann. Von der Raum-Ökonomie moderner europäischer Autos kann beim Cutlass auch deshalb nicht die Rede sein, weil durch voluminöse Stoßstangen und abnorm dicke Türen viel Platz vergedeut wird.

Daß sich das große Auto selbst im dichten Verkehr mühelos bewegen läßt, liegt einmal an den rundum guten Sichtverhältnissen, zum anderen an der extrem leichtgängigen Servolenkung, mit der selbst Rangiermanöver auf engstem Raum zum Kinderspiel werden. Tatsächlich zählt die Lenkung zum Besten, was der Cutlass zu bieten hat, da sie außer Leichtgängigkeit und Exaktheit auch den Kontakt zwischen Fahrbahn und Reifen noch ausreichend deutlich signalisiert.

Als willkommene Bedienungserleichterung werden außerdem die zentrale Türverriegelung und die elektrischen Fensterheber registriert. Allerdings traten hier gelegentlich Störungen auf, die zusammen mit anderen, meist kleineren Defekten im Karosseriebereich nicht den Eindruck sorgfältiger Verarbeitungsqualität aufkommen ließen.

Als besonders problematisch erwiesen sich die rahmenlosen Seitenscheiben, die starke Windgeräusche verursachten und außerdem bei höheren Geschwindigkeiten vom Elektromotor nicht immer vollständig geschlossen werden konnten. Bei Kilometerstand 24 015 ließ sich außerdem der Beifahrersitz nicht mehr arretieren und die linke hintere Tür nicht mehr automatisch öffnen.

Immerhin konnten diese Störungen jeweils ohne längeren Werkstattaufenthalt anlässlich der alle 5000 km vorgeschriebenen Inspektionen beseitigt werden. Das gleiche gilt für die aufgetretenen Defekte an der Innenraumbeleuchtung, der Tankanzeige, der Heckscheibenheizung und an einer Lüftungsrosette. Ohne nennenswerte Verschleißspuren an Bezügen oder Polsterung überstanden die bequemen Sitze den Dauertest.

Dagegen verlor der Fahrer-Sicherheitsgurt bereits nach 20 000 km seine ordnungsgemäße Spannung, wie überhaupt das Gurtsystem Verdruß bereitete: Durch die in diesem Modell noch installierte Einrichtung mit Zündstromunterbrechung, akustischen Signalen und Zündschlüsselblockierung bei Nichtbenutzung fühlten sich selbst anschnallfreudige Fahrer auf unerträgliche Weise belästigt.

Die einfach zu bedienende, stets von einem leisen Gebläse unterstützte Heizung vermochte nicht zuletzt des-

halb zu befriedigen, weil ihre Wirksamkeit von der Fahrgeschwindigkeit weitgehend unabhängig war. Nicht genügend war an warmen Tagen dagegen die Versorgung mit Frischluft, da sie auf ihrem Weg durch den Motorraum aufgeheizt und aus dem Innenraum nicht stark genug abgesaugt wird.

Da die Karosserie nach Abschluß des Dauertests weder störende Geräusche verursachte noch nennenswerten Rostbefall oder Lackschäden aufwies, kann ihr zumindest Stabilität und Langlebigkeit bescheinigt werden. Ärgerlich und

Wartung und Reparaturen

km	Arbeitsleistung	Garantie
3 297	Kickdownventil erneuert	DM 67,34
5 112	Ölwechsel	DM 67,34
7 591	Kühlwasserthermostat erneuert	DM 256,41
9 979	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 220,56
10 742	Bremsbeläge vorn erneuert	DM 108,48
15 250	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 8,21
	Vorwärmerschlauch befestigt	DM 14,43
	Räder von vorn nach hinten gewechselt	DM 356,08
20 317	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 155,51
	Stoßdämpfer hinten erneuert	DM 180,93
	Bremsbeläge vorn erneuert	DM 24,84
	Windgeräusche an der Tür vorn rechts beseitigt	DM 1042,80
22 608	4 neue Reifen Phoenix 2010 S	DM 58,88
	Montage und Auswuchten	DM 80,16
26 596	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 296,36
30 950	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 904,40
31 476	4 neue Reifen Dunlop SP M+S	DM 66,60
	Montage und Auswuchten	DM 107,36
34 925	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 174,27
	Bremsbeläge vorn erneuert	DM 43,62
	Keilriemen für Ventilator ersetzt	DM 103,59
40 793	Kühlwasserthermostat erneuert, Zylinderkopf auf Wasserverlust geprüft	DM 449,79
42 700	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 92,76
48 090	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 344,92
52 150	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 330,34
	Stoßdämpfer vorn und hinten erneuert	DM 66,60
54 549	Phoenix-Reifen wieder montiert	DM 76,28
56 881	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 378,39
60 529	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 103,90
	Wasserpumpendichtung erneuert	DM 25,97
	Kühler gelötet	DM 248,09
	Bremsbeläge vorn erneuert	DM 695,64
	Bremscheiben vorn erneuert	DM 126,63
65 859	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 310,—
69 978	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 176,93
	Bremsbeläge hinten erneuert	DM 1379,96
	4 neue Reifen Dunlop SP Sport	DM 81,47
	Montage und Auswuchten	DM 284,—
	Ventilatorkupplung erneuert	DM 72,80
	1 Radzierkappe	DM 9515,10
Gesamtkosten		DM 9515,10

Beim Ford Granada beginnt die Laufkultur eines Sechszylinders schon bei 2 Litern.

Der Ford Granada ist Deutschlands heimlicher Spitzenreiter unter den Sechszylindern. Souverän, sicher und ohne Lautstärke – ganz wie es seinem Wesen entspricht – entwickelte er sich auf Anhieb 1975 zum meistgekauften Automobil dieser Klasse. Einer der Gründe dafür ist der heute schon fast legendäre Ford-V6-90-PS-Motor mit seinem leisen Lauf und seiner oft gerühmten Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer.

Als einziges deutsches Automobil seiner Klasse bietet Ihnen der Ford Granada einen Sechszylinder schon ab 2 Liter.

Betrachtet man dazu die aufwendige Technik des Ford Granada, dann wird noch deutlicher, warum er so erfolgreich ist. Seine Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse ist eine der besten Lösungen der Gegenwart. Auch die

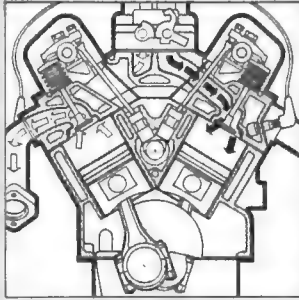
harmonische Federungscharakteristik oder der Geräuschkomfort, der durch die Ford-Schallschluckwanne erreicht wird, verschaffen dem Ford Granada eine Überlegenheit, die sich immer mehr herumspricht. Die weiteren leistungsstarken Sechszylinder-Triebwerke,

die Sie beim Ford Granada auf Wunsch gegen Mehrpreis bekommen, sind ein 2,3-Liter mit 108 PS, ein 2,6-Liter mit 125 PS und ein 3,0-Liter mit 138 PS.

Wenn Sie den Ford Granada mit anderen exklusiven Sechszylindern vergleichen, sollten Sie schließlich einen wichtigen Vorteil nicht vergessen: seinen Preis.

Ford Granada 2-Liter-6-Zylinder DM 12.525.*

*Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk.



Dauertest

**70 000 km
Oldsmobile Cutlass**

in dieser Fahrzeugklasse nicht entschuldbar ist dagegen eine Nachlässigkeit in Ausführung und Qualität vieler Details, die den täglichen Umgang mit einem solchen Auto empfindlich beeinträchtigt.

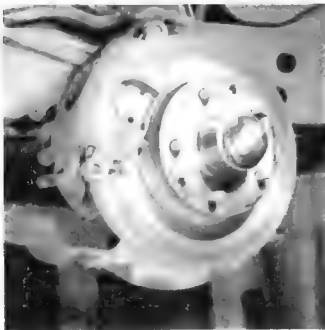
Gemeinhin gelten amerikanische V8-Motoren wegen ihres großen Hubraums, ihres niedrigen Drehzahl-

Motor: komfortabel, aber nicht störungsfrei

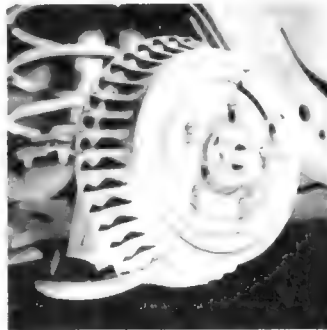
niveaus und der daraus resultierenden geringen spezifischen Belastung als unverwundliche, die Karosserie zumeist deutlich überlebende Aggregate. Hinzu kommt, daß die amerikanischen Mas-

hydraulischer Stößel, Ventildreheinrichtungen und kontaktloser Zündsysteme nur noch ein Minimum an Wartungsaufwand erfordern.

Im Dauertestwagen tat ein Achtzylinder mit 103 mm Bohrung und 86 mm Hub Dienst, wie er seit Jahren in vielen anderen Modellen des GM-Konzerns verwendet wird. Aus seinem



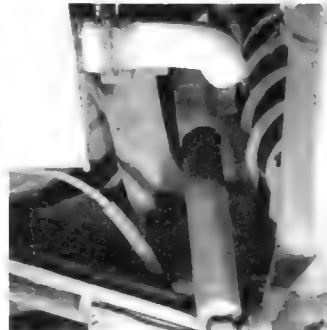
Die vorderen Bremsbeläge mußten viermal, die nicht belüfteten Bremsscheiben einmal erneuert werden.



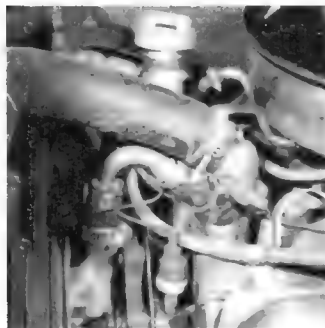
Die hinteren Bremsbacken, auf die auch die Feststellbremse wirkt, kamen mit einem Satz neuer Beläge aus.



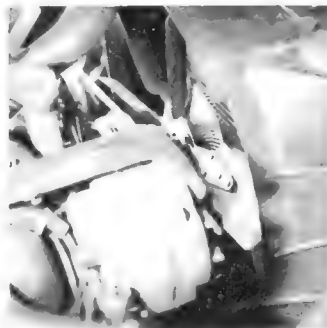
Im Verlauf der 70 000 km-Distanz benötigte der Cutlass insgesamt drei Paar Stoßdämpfer.



Eine undichte Stelle in der Auspuffleitung wurde anlässlich einer regulären Inspektion geschweißt.



Mit zwei defekten Thermostaten, einem Kühler- und einem Wasserpumpenschaden wartete das Kühlsystem auf.

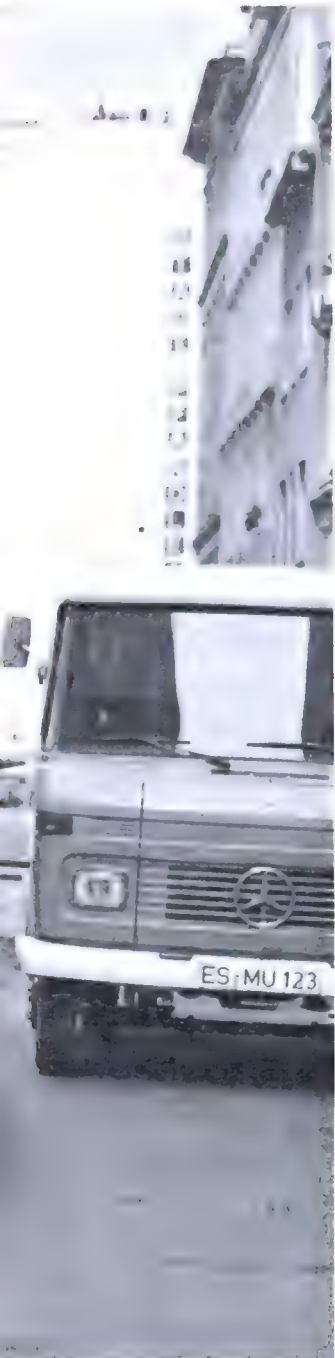


Nach 69 592 km war die Ventilatorkupplung defekt, außerdem hatte sich eine Abdeckung gelockert.



So pflegt man gute Nachbarschaft: Mäßig, aber regelmäßig!

5736 cm³ großen Hubraum werden 180 PS (132,5 kW) bei 3800/min erzielt, was einer für europäische Verhältnisse bescheidenen spezifischen Leistung von 31,4 PS/l entspricht. Für den hohen Antriebskomfort, durch den sich praktisch alle amerikanischen V8-Motoren aus-



Schlichte. Die klare Wohltat. Trinke ihn mäßig, aber regelmäßig.

Dauertest

**70 000 km
Oldsmobile Cutlass**

zeichnen, ist neben der hervorragenden Laufruhe das stattliche Drehmoment verantwortlich, das im Falle des Cutlass seinen Spitzenwert von 38 mkg (380 Nm) bereits bei 2800/min erreicht.

Bei der Abschlußmessung am Ende des 70 000 km-Tests sorgte die Großkolbenmaschine noch für durchaus zufriedenstellende Fahrleistungen: Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wurden 13,4 s und als Höchstgeschwindigkeit exakt 180 km/h gemessen. Die Werte lagen damit nur unbedeutend unter jenen bei den Anfangsmessungen.

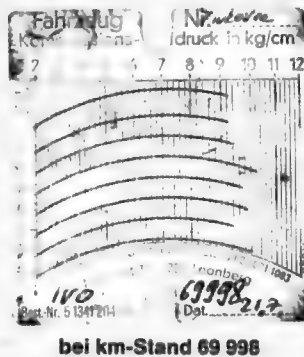
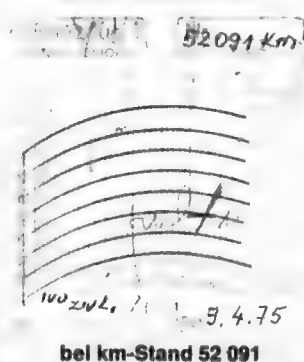
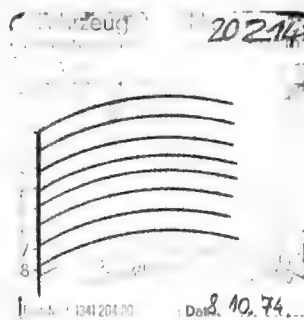
Allerdings mußte gleich zu Beginn des Dauertests an der Getriebeautomatik ein Kickdownventil erneuert werden, da zuvor das selbsttätige Hochschalten der Gänge bei zu niedrigen Drehzahlen erfolgte. Nach Einbau des neuen Ventils (Garantie) arbeitete das außerordentlich sanft schaltende Getriebe fortan ohne Beanstandung – bei Vollgas erfolgten die Gangwechsel jeweils kurz vor Erreichen der Nenndrehzahl.

Weniger zuverlässig als das Getriebe zeigte sich überraschenderweise der Motor bzw. seine Anbauteile und Nebenaggregate: Bei Kilometerstand 7580 mußte der Wagen wegen eines defekten Kühlwasser-Thermostaten abgeschleppt werden, bei Kilometerstand 40 573 signalisierte die Kontrollampe den zweiten Thermostat-Ausfall. Zweimal war es auch nötig, den Vorwärmerschlauch zum Luftfilter zu erneuern. Nach 46 792 km wurden eine gebrochene Auspuffleitung, nach 59 586 km ein Leck im Wasserkühler notiert. Immerhin machten die meisten Schäden keine speziellen Werkstattbesuche notwendig, sondern konnten anlässlich der regulären Inspektionen behoben werden. Gleiches gilt auch für die Erneuerung der Wasserpumpendichtung und für die Ventilatorkupplung, die bei einer längeren Testfahrt festging.

Wenn auch der Motor selbst mit allen Lagern, Kolben und Ventilen ohne Defekte über die Dauertest-Distanz kam, so lassen die vielfältigen Störungen im Bereich des Antriebs das Cutlass-Triebwerk dennoch nicht im besten Licht erscheinen. ▷

Technische Daten und Meßwerte

KOMPRESSIONSDRUCK-DIAGRAMME



TESTWAGEN

Baujahr	1974
Fahrgestell-Nr.	3J29 K4M 249 086
km-Stand bei Übernahme	2 107
km-Stand bei Testende	72 196
Hubraum	5736 cm³
Leistung	132,5 kW (180 PS) bei 3800/min
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Eigengewicht vollgetankt	1970 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2550 kg
Zuladung	580 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	67,3 kW/t (10,9 kg/PS)

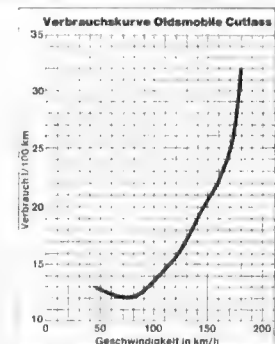
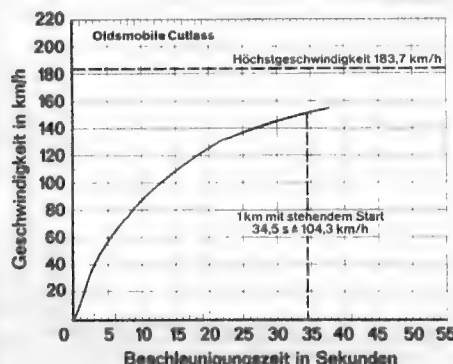
VERBRAUCH

(Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

	Minimum Liter pro 100 km	Maximum Liter pro 100 km
Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	16,5	20,5
Autobahn Schnitt ca. 140 km/h	23,5	28,0
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	18,5	22,5
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	21,0	26,5
Kurzstrecke	20,5	26,0
Testverbrauch über eine Strecke von 70 089 km 22,1 l/100 km (Normalbenzin). Ölverbrauch 0,28 l/1000 km.		

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	Dauer-test Anfang s	Dauer-test Mitte s	Dauer-test Ende s
0–60 km/h	5,4	5,6	5,8
0–80 km/h	8,5	8,6	8,9
0–100 km/h	12,8	12,9	13,4
0–120 km/h	18,0	18,2	18,8
0–140 km/h	26,8	27,0	27,9
1 km mit stehend. Start	34,5	34,7	35,0
Höchstgeschwindigkeit in km/h	183,7	181,8	180,0



Außen sind sie alle gleich.

Es gibt keine Starterbatterie, der Sie von außen ansehen, wie gut sie ist: Welche Leistung sie erbringt, ob sie sicheren Kaltstart garantiert, wie lange sie lebt. Sie können einer Batterie aber auch nicht unter

den Mantel schauen. Und deshalb zeigen wir Ihnen hier, wie eine VARTA Starterbatterie von innen aussieht und was Sie davon haben. Dann brauchen Sie in Zukunft nur noch auf den Namen VARTA zu achten.

Jede VARTA Starterbatterie ist immun gegen Stoß, Schlag, Öl, Benzin, Säure und Reinigungsmittel, denn sie hat ein besonders widerstandsfähiges Gehäuse.

Jede VARTA Starterbatterie ist 100% säuredicht, denn der Deckel und Kasten sind unlösbar verschweißt.

Jede VARTA Starterbatterie garantiert Qualität, denn sie wird unbestechlich geprüft, bevor sie das Werk verläßt.

Jede VARTA Starterbatterie hat eine patentierte Verbindertführung. Sie garantiert sicheren Kaltstart.

Jede VARTA Starterbatterie ist mit besonders legierten Gittern ausgerüstet; keine Gitterkorrosion – besonders lange Lebensdauer.

Jede VARTA Starterbatterie ist bewährte Qualität, denn fast jeder zweite Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland und Millionen in Europa rollen mit einer VARTA Starterbatterie vom Band.



**Der eigentliche Name
für Ihre Batterien.**



Dauertest

70 000 km
Oldsmobile Cutlass



Die ausladende Cutlass-Karosserie ließ stellenweise eine wenig sorgfältige Verarbeitungs-Qualität erkennen.



Daß ein 5,7 Liter-Motor in einem Zweitonnen-Auto keine Wunder an Sparsamkeit vollbringen kann, ist klar. Gerade deshalb sollte aber im Interesse eines ausreichend großen Aktionsradius ein größerer Tank vorhanden sein. Mit 83 Litern Tankvolumen bietet der Cutlass hier eindeutig zu wenig, müssen doch bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 22,1 l/100 km Tankstellen viel zu häufig angesteuert werden.

Während der Ölverbrauch von 0,28 l/1000 km gering war und auf einen guten mechanischen Zustand des Motors schließen läßt, sind die Abstände von 5000 km zwischen den einzelnen Ölwechseln und Inspektionen unzeitgemäß kurz. Sie kosten nicht nur Zeit, sondern treiben außerdem die Unterhaltskosten deutlich in die Höhe.

Fahrwerk: viel Gewicht, viel Verschleiß

Ein Fahrwerksaufwand, wie er beispielsweise von BMW oder Mercedes getrieben wird, ist amerikanischen Autos völlig fremd. Hier dominiert klar die preisgünstige starre Hinterachse, die beim Cutlass über untere Längslenker und obere Schrägstreben mit dem Chassis verbunden ist. Die Vorderräder sind beim Cutlass in üblicher Weise an Doppelquerlenkern aufgehängt, die Abfederung erfolgt vorn und hinten über Schraubenfedern, Stabilisatoren und Teleskopstoßdämpfer.

Dieses mit relativ weicher Grundfederung und langen Federwegen operierende Fahrwerk verhilft dem Cutlass bei deutlicher Untersteuerneigung in Kurven zu insgesamt guten Komforteigenschaften. Begünstigt wird der Federungskomfort außerdem durch das hohe Fahrzeuggewicht.

Während an den solide dimensionierten Fahrwerksteilen und Radlagerungen innerhalb der Dauertest-Distanz keinerlei Schäden registriert wurden, war der Verschleiß an Bremsen, Stoßdämpfern und Reifen beträchtlich: Viermal mußten die vorderen, einmal die hinteren Bremsbeläge und einmal die vorderen Bremscheiben erneuert

werden, so daß allein die Bremsanlage Kosten von 1700 Mark verursachte. Knapp 500 Mark mußten für den Ersatz von zwei Paar hinteren und einem Paar vorderen Stoßdämpfern aufgewendet werden.

Nicht zimperlich ging der schwergewichtige Testkandidat schließlich mit den kostspieligen Gürtelreifen der Größe GR 70 HR 15 um. Die zunächst montierten Dunlop Sp 57 verhielten sich sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit unproblematisch. Sie wurden bei Kilometerstand 22 608 durch

Kosten: teuer erkaufte Bequemlichkeit

Daß amerikanische Autos wie der Cutlass vor allem durch ihren Benzinverbrauch und den Ersatz verschlissener Fahrwerksteile beträchtliche Kosten verursachen, macht die untenstehende Tabelle deutlich. Insbesondere wirken sich hier auch die für heutige Begriffe sehr kurzen Inspektionsintervalle von nur 5000 km kostentreibend aus. Aber auch die Preise für die einzelnen Wartungsarbeiten sind beträcht-

Kosten			
Neupreis			
Oldsmobile Cutlass Salon			DM 24 109,20 ¹⁾
Festkosten pro Jahr			
Kfz-Steuer		DM	835,20
Haftpflicht-Versicherung ¹⁾		DM	1 228,50
Teilkasko-Versicherung ²⁾		DM	141,80
Vollkasko-Versicherung ³⁾		DM	1 444,80
Betriebskosten (Dauertestwagen) für 70 089 km			
Benzinverbrauch	15 490 l Normalbenzin	DM	13 151,01
Ölbedarf	72,5 l	DM	524,97
Reifenverschleiß	3 Sätze	DM	3 600,71
Reparaturen		DM	2 863,43
Wartung (ohne Öl)		DM	2 619,74
Gesamtkosten		DM	22 759,86
			32,5 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Benzin Öl und Reifen			
		DM	5 483,17
			7,8 Pf/km

¹⁾ = Schadenfreiheitsklasse 1 (100%), Tarifgruppe G 1 grün, Deckungssumme 1 Million Mark; ²⁾ = Typklasse 28; ³⁾ = Typklasse 28, Schadenfreiheitsklasse 1 (100%), Selbstbeteiligung 650 DM; ⁴⁾ = Preis des 74er Modells.

Phoenix 2010 S ersetzt, die sich insbesondere durch gute Komforteigenschaften hervortaten. Zur Verbesserung der Wintertüchtigkeit wurde der Testwagen vorübergehend mit Dunlop M+S-Reifen ausgerüstet, die nach 23000 km noch eine Profiltiefe von knapp 4 mm aufwiesen.

Im Winterbetrieb zeigte sich, daß der schwere Cutlass mit seiner ungünstigen Gewichtsverteilung von 56 zu 44 Prozent auf schneegeglatter Fahrbahn selbst mit M+S-Reifen nur schwierig auf dem rechten Kurs zu halten ist. Schon bei mittleren Steigungen konnte nur mit Schneeketten angefahren werden. Ein weiterer Satz Dunlop SP Sport war für die restliche Dauertestdistanz notwendig, so daß Reifenkosten von insgesamt 3600 Mark entstanden.

lich: Sie differierten in der mit den Wartungsarbeiten betrauten GM-Niederlassung zwischen DM 76,28 und DM 449,79.

Zieht man die Aufwendungen für Reifen, Benzin und Öl ab, so ergibt sich für den Oldsmobile Cutlass der stolze Kilometerpreis für Wartung und Reparaturen von 7,8 Pfennig. Dieser mit Abstand höchste Kostensatz aller bisher von auto motor und sport untersuchten Dauertestwagen ist auch unter Berücksichtigung der auf 70 000 km erweiterten Testdistanz und der allgemeinen Kostensteigerungen bemerkenswert.

Deshalb kommt man um die Feststellung nicht herum, daß die zweifellos kommode und mühelose Art des Autofahrens, die der Cutlass bietet, für europäische Verhältnisse zu teuer erkaufte ist.

Helmut Eicker



Die aus der Kälte kamen

Wie sicher springen Autos an, wenn's wirklich kalt wird?

Der Winter ist der Feind aller Autofahrer. Er setzt ihnen nicht nur mit Glätte und Finsternis zu, die saisonbedingte Kälte hindert die Motoren bisweilen sogar daran, ihre Arbeit überhaupt aufzunehmen.

Väterchen Frosts Angriff auf das Startverhalten erweist sich bei näherer Betrachtung als eine Offensive auf ganzer Breite: Wenn es nämlich kalt ist, zeigen sich alle Beteiligten deutlich geschwächt.

Die Batterie ist nicht mehr bereit, allen in ihr gesammelten Strom abzugeben. Tiefgekühlt liefert sie nicht mehr die versprochene Spannung und bei weitem nicht die angegebene Kapazität, die ohnehin nicht alles über die Reserven für eisige Anlaßprozesse aussagt. Darüber informiert nur die Zahl hinter der Ampèrestunden-Angabe: der Kälteprüfstrom. Dessen Wert (in Ampère) kann bei gleicher Nennkapazität höher oder niedriger sein – höher ist natürlich besser.

Obschon der Anlasser wintertags nie aus einer wirklich vollen Batterie schöpfen kann, muß er mehr leisten, wozu er natürlich auch mehr Strom benötigt. Ursache dieser Konfliktsituation sind die höheren Reibungswiderstände im Motor beim Durchdrehen. Schuld daran ist wiederum das kalte und mithin dicke Öl. 10er Öl wird bei Temperaturen unterhalb minus 20 Grad zu Sirup, 30er Öl hat dann die Konsistenz von Margarine.

Um die Treibstoffversorgung ist es bei grimmiger Kälte auch sehr viel schlechter bestellt. Die Vermischung von Kraftstoff und Luft funktioniert bei niedrigen Temperaturen schlechter. Was in die Zylinder kommt, ist entweder zu mager, zu fett oder einfach nicht hinlänglich vermengt und auf keinen Fall besonders zündwillig.

Bei Vergasermotoren kommt erschwerend hinzu, daß der nur mühsam atmende Motor das Benzin mit matten

Sechs von zwölf geprüften Autos verließen die Kältezelle aus eigener Kraft, der kleine Polo war dabei.

Lungenzügen aus den Düsen schlürfen muß. Die Otto-Motoren mit Benzineinspritzung haben es da eindeutig besser. Sie werden mit fremder Kraft künstlich ernährt, sie springen leichter und vor allem noch bei geringerer Anlaßdrehzahl an.

Wie es um das Kaltstartverhalten heutiger Autos unterschiedlicher Herkunft tatsächlich bestellt ist, untersuchte automotor und sport in einem Großversuch an zwölf Wagen. Die Redaktion wählte bewußt eine Temperatur, die für mitteleuropäische Automobile allgemein als kritisch gilt: minus 25 Grad.

Sieben von zwölf der geprüften Wagen kann bescheinigt werden, daß sie auch unter diesen extremen Bedingungen

sen diese Aufgabe die automatischen Starthilfen der Einspritzanlagen – sofern der Fahrer wirklich nichts selbst unternimmt.

Mindestens ebenso wie eine geeignete Auslegung von Elektrik und Gemischaufbereitung entscheidet eine gewissenhafte Wartung des Fahrzeugs über das Kaltstartverhalten. Vernachlässigte Autos springen trotz bester Anlagen bei großer Kälte nicht an. Bei Batterien aber geht der Verbraucher offenbar bisweilen ein Glücksspiel ein. Die Versuche zeigten, daß zwei von vierzehn Akkumulatoren schon nach weniger als einem halben Jahr zu Altersschwäche neigten. Das kann kaum ein Zufall sein. Eher steht zu befürchten, daß dies der Stand der Technik ist.

Zwölf Autos im Test: Kaltstart bei minus 25 Grad							
Fahrzeug	Motor cm ³	PS	Batterie- Kapazität Ah	Batterie- Kälteprüf- strom A	Anlaß- dreh- zahl 1/min	1. Zünd- ung nach s	Motor springt an nach s
Alfetta	1570	108	50	225	49	1	springt nicht an
BMW 320	1990	109	44	210	94	3	6
Citroen GSX 2	1214	63	45	225	60	16	springt nicht an
DB 350 SLC	3499	200	66	300	65	8	20
DB 240 D 3.0	3005	80	88	395	58	4	springt nicht an
Fiat 126	594	23	34	140	72	—	springt nicht an
Opel Ascona	1584	75	44	210	89	12	16
Porsche 911	2687	165	88	395	80	3	5
Renault 5 LS	1289	64	40	200	31	22	springt nicht an
Volvo 244 DL	2130	97	45	225	70	30	springt nicht an
VW Käfer	1584	50	36	175	78	3	10
VW Polo	895	40	36	175	83	5	16

noch zuverlässig gestartet werden können. Kaltstartsicherheit bei 25 Grad minus ist mithin ein Kriterium, das zumindest von Otto-Motoren bei vertretbarem technischem Aufwand als Stand der Technik gelten und gefordert werden sollte.

Die unterschiedlichen Starthilfen übrigens wurden der gestellten Aufgabe durchweg gleichermaßen gut und ohne sonderliches Risiko der Fehlbedienung gerecht. Der alte, handbetätigte Choke ist für das Erwecken aus der Kälte weder besser noch schlechter als eine Startautomatik am Vergaser. Am einfachsten und narrensichersten lö-

Testfall: eine milde Polarnacht

Die Arktis fand im Saale statt. Der präzisen Kälte wegen schickte automotor und sport die zwölf Kaltstart-Kandidaten in Kühlkammern geeigneter Größe. Sie mußten dort eine lange Winternacht (16 Stunden) bei minus 25 Grad ausharren. Dergleichen kann einem Auto bei extremen Kälteeinbrüchen auch in der Bundesrepublik passieren. In Wintersport-Orten gar ist ein solches Kälteangebot kaum ungewöhnlich.

Um allen Teilnehmern gleiche Voraussetzungen zu sichern, durchliefen sämt-

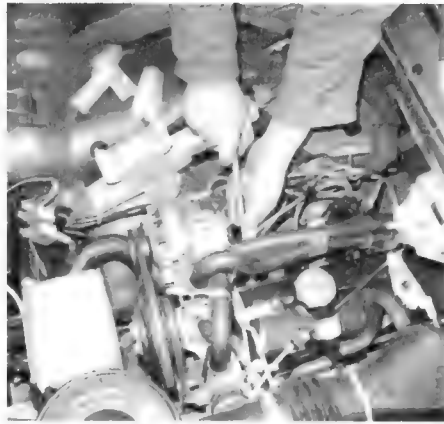
Kaltstartversuche

liche Wagen vor dem Einfrieren einen Kundendienst. Sie bekamen neue Zündkerzen, neue Unterbrecherkontakte und frisches Öl der gleichen kaltstarttauglichen Sorte (10 W-40). Die Batterien wurden zunächst voll aufge-

laden und hernach mit gleich hoher Belastung um 20 Prozent entladen. Denn dieser Ladezustand entspricht der allgemeinen Winterpraxis. Insgesamt waren die Autos somit für einen Kaltstart sehr gut und eigentlich besser gerüstet, als dies üblicherweise der Fall zu sein pflegt. Unmittelbar vor dem Startversuch wurde die Kurzschlußlei-

stung der Batterie (in Volt und Ampère) gemessen, um die effektive Leistungsfähigkeit der Akkumulatoren bei dieser Temperatur festzustellen. Zehn der Stromspeicher lieferten gute oder zumindest befriedigende Werte, zwei waren – obschon nicht älter als ein halbes Jahr – leicht bzw. erheblich unter dem Durchschnitt. ▷

Vorbereitungen: exakte Zündeneinstellung, neue Zündkerzen und für alle Motoren das gleiche Mehrbereichsöl (10 W-40)



Batterieladung: 80 Prozent der Nennkapazität



Zentralüberwachung: Meßschreiber und Monitoren

Alle Autos, die in die Kälte kamen, wurden durch Kundendienst sowie neue Zündkerzen, Unterbrecher und frisches Öl der gleichen Sorte auf den Test vorbereitet. Der Ladezustand der Batterien entsprach dem Durchschnittswert der Winterpraxis. Während der Versuche war das Testteam für die Beobachtung bestens gerüstet: Umfangreiche Meßtechnik registrierte das Startverhalten der zwölf Kandidaten genau.



Steif: 30er Öl bei - 25°



Mummenschau: Testteam in der Kältekammer

PORSCHE 924

»Der Neue«

Mit einer neuen Konzeption. Sportlich und komfortabel. Großzügig und wirtschaftlich. Das jüngste Mitglied der Porsche-Familie. Ein echter Porsche. In Form und Technik.



Über die neue Konzeption gibt es viel zu sagen. Ausführliches Informationsmaterial liegt für Sie bereit.

Vorab die wichtigsten Daten:

2 l Hubraum. 4-Zylinder Reihomotor – wassergekühlt. 125 PS bei 5800 U/min. K-Jetronic. Frontmotor und Heckgetriebe mit starrem Verbindungsrohr – Transaxle. 3-geteilte Sicherheitslenksäule.

Vorderachse – einzeln an Querlenkern und Federbeinen aufgehängte Räder, negativer Lenkrollradius. Hinterachse – einzeln an Schräglenkern aufgehängte Räder, querliegende Drehstäbe. 2-Kreis-Bremsanlage – Diagonalaufteilung. Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie. Selbstverständlich mit Porsche Langzeitgarantie.

Unverbindliche Preisempfehlung
DM 23 240.–.

Informationsscheck

Herr/Frau/Fräulein a 1

Vorname

Name

Straße

Ort

Telefon

Alter

Fahrzeugtyp z. Zt.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
7000 Stuttgart 40, Porschestraße 42

Kaltstartversuche

Der Startversuch selbst erfolgte jeweils nach den Empfehlungen der Betriebsanleitung und mit getretener Kupplung, damit der Anlasser nicht auch noch das Getriebe mitschleppen mußte. Im Falle der Alfetta war ein Betriebsanleitungs-Start allerdings nicht

möglich, denn das Handbuch belehrt den Fahrer nicht über den Gebrauch von Choke und Handgas.

Die einzelnen Anlaßphasen wurden üblicherweise nicht länger als 20 Sekunden ausgedehnt, sofern nicht erfolgversprechende Zündungsreihen eine längerfristige Starterbetätigung zweckmäßig erscheinen ließen. Während der

Startversuche registrierte ein schreibendes Meßgerät die Spannung im Bordnetz und die Stromaufnahme des Anlassers. Der bemerkenswert kurvenreiche Verlauf dieser Werte läßt einzelne Zündungen sowie alle fürs Anspringen wesentlichen Lebensregungen des Motors erkennen und deckt die Ursachen eines Startversagens auf.

Clauspeter Becker

Kaltstartverhalten erforscht: Warum sie liefen oder streikten

Alfa Romeo Alfetta 1.6

Der Alfa zeigte spontane Zündbereitschaft, aber ein Selbstlauf stellte sich bis zur Erschöpfung der Batterie nie ein. Ursache für das Versagen ist eine unzureichende Gemischaufbereitung. Die großkalibrigen Dell'Orto-Doppelvergaser lieferten unter den extremen Bedingungen nicht beständig genug zündfähiges Kraftstoff-Luftgemisch.

BMW 320

Der BMW scheiterte beim ersten Versuch, es kam nur zu vereinzelten Zündserien, die nie zum Selbstlauf führten. Als Ursache konnte eine defekte Batterie mit unzureichender Kaltstartkapazität ermittelt werden. Ein zweiter, übrigens gänzlich unvorbereiteter BMW 320 mit intakter Batterie sprang in Rekordzeit an.

Citroen GSX

Von der Elektrik her ist dieses Citroen-Modell neuerdings für Kaltstarts offensichtlich besser gerüstet. Die Anlaßdrehzahl war ausreichend hoch, die verbleibende Spannung hätte für die Zündung genügen müssen. Daß dennoch Zündvorgänge selten blieben und ein Selbstlauf nicht zustande kam, geht auf das Konto der Gemischaufbereitung, die wegen der langen Ansaugwege offensichtlich unvollkommen bleibt.

Fiat 126

Der Motor des kleinen Fiat machte nicht die geringsten Anstalten, anzuspringen. Schuld daran war in erster Linie ein eingefrorener Starterzug. Bei direkt betätigtem Anlasser besiegelte den Mißerfolg eine für Kaltstarts ungeeignete Batterie (geringer Kälteprüfstrom). Mitverantwortlich war offenbar auch eine schwach ausgelegte Zündanlage.

Mercedes 240 D 3.0

Der Fünfzylinder-Diesel sprang trotz erfolgversprechender Bemühungen nicht an. Die Temperatur lag für seine Verhältnisse – trotz Winterkraftstoff – um zwei bis drei Grad zu niedrig. Aus Kostengründen nämlich – beim Diesel erfordert das einen erheblichen Aufwand – legt Mercedes die Startanlage der Diesel nicht auf extreme Temperaturen aus. Es gibt allerdings eine Sonderausführung für kalte Länder.

Mercedes 350 SLC

Daimlers Achtzylinder erreichte den Selbstlauf zwar nicht auf Anhieb, sondern benötigte eine Weile die Unterstützung des Anlassers, weil nicht sofort sämtliche Zylinder die Arbeit aufnahmen. Das kann nicht als typisch gelten, vermutlich war ein bei der Inspektion nicht aufgedeckter Mangel an der Einspritzanlage die Ursache des nicht völlig mustergültigen Startverhaltens.

Opel Ascona 1.9

Der neue Ascona sprang sicher und ohne irgendwelche Aussetzer an. Die Auslegung von Elektrik und Kraftstoffversorgung ist offensichtlich in Ordnung.

Porsche 911

Der luftgekühlte Sechszylinder kam fast augenblicklich zur Sache und lief nach fünf Sekunden von alleine. Er ist dann jedoch nicht ganz einfach am Leben zu erhalten, was bei den Versuchen auch prompt mißlang. Die Wiedererweckung bis zum Selbstlauf erforderte dann fünf weitere Anlaßzyklen. Eine Batterie mit größerer Kapazität (Sonderausstattung), die beim Testwagen installiert war, empfiehlt sich natürlich für solche Situationen.

Renault 5 LS

Die Renault-Maschine bemühte sich einigermaßen erfolglos, in Gang zu kommen. Grund des Versagens sind eine zu schwach ausgelegte Zündanlage und vor allem eine zu geringe Anlaßdrehzahl, deren Ursache in einem zu knapp dimensionierten Anlasser liegt. Die Batterie kann nichts dafür, sie hat genügend Kapazität.

Volvo 244 GL

Ausgerechnet der arktiserprobte Nordländer versagte beim Kaltstart völlig unprogrammgemäß. Der Volvo, der für niedrige Temperaturen ausgelegt ist, hat sein Versagen dem Kundendienst zu verdanken. Die Vertragswerkstatt baute bei einem fälligen Wechsel eine unterdimensionierte Batterie ein, die sich überdies trotz jugendlichen Alters als schadhaft erwies. Ein zweiter Versuch mit besserer Batterie blieb ebenfalls erfolglos, weil die Membrane des Stromberg-Vergasers defekt und dessen Einstellung nicht in Ordnung war. Ein intakter Volvo hätte kaum Startprobleme gehabt.

VW 1200/50 PS

Der Käfer zeigte beim Kaltstart die erwartete Meisterleistung. Er sprang fast augenblicklich an. Die insgesamt routinierte Auslegung aller zuständigen Komponenten überdeckt sogar mühelos die prinzipielle Schwäche der sehr langen Ansaugwege bei diesem Boxermotor.

VW Polo

Daß die neue Volkswagen-Generation vom VW-Werk mit Käfer-Maßstäben gemessen wird, zeigt das Startverhalten klar. Der Mini-VW sprang fast genauso schnell und ebenso zuverlässig wie sein Vorbild, der Käfer, an.

Den 4 Millionen Männern, die einen Braun besitzen, der älter als 5 Jahre ist, möchten wir hier eine faire Übersicht der Vorteile geben, auf die sie leider verzichten:

1. Die schmale, kompakte Form:

Mit dem schmalen Scherkopf des sextant 8008 kommen Sie auch in den Problemzonen hautnah an Ihre Stoppeln heran. Unter dem Kinn. Zwischen Kinn und Unterlippe. Über der Oberlippe.

Überall rasiert Sie der sextant 8008 gründlich und glatt.

2. Das ausgeklügelte Scherfolien-Raster:

Das Raster der Scherfolie hat eine sinnvolle Kombination von Waben und Schlitz. Daher fängt es jedes Barthaar zuverlässig ein. Ob es hautnah anliegt oder absteht: die Folie liefert es blitzschnell ans Messer.

3. Die große aktive Scherfläche:

Die elastische Scherfolie des sextant 8008 ist eng um den Klingenblock gekrümmt.

Überall, wo Sie Waben und Schlitz sehen, wird daher geschnitten. Schnell und glatt.

4. Die schräggestellten Chromstahl-klingen:

Die eisgehärteten Chromstahlklingen des sextant 8008 sind 3° schräggestellt. Das ist der ideale Winkel für einen genauen Schnitt.

Der Klingenblock arbeitet messerscharf unter der Folie, damit dieser Rasierer ganz hautnah rasiert.

5. Die bequeme 1-Knopf-Bedienung:

Den praktischen Langhaarschneider schalten Sie mit demselben Knopf zu, der den sextant 8008 ein- und ausschaltet.

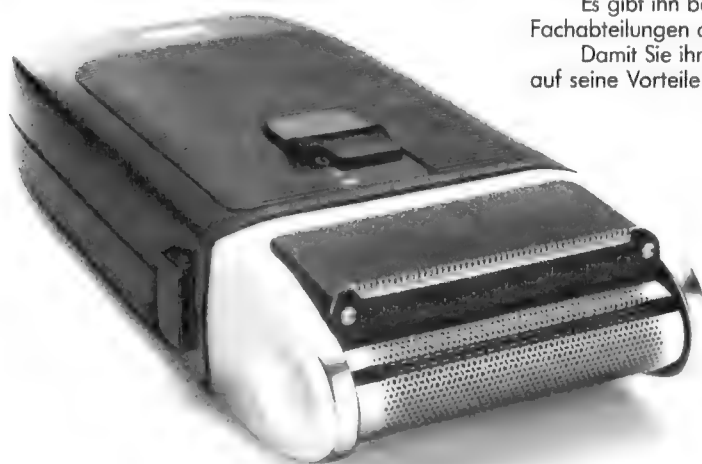
Das macht die komfortable Rasur mit dem sextant 8008 noch ein bißchen bequemer.

Ein Reise-Etui aus echtem Leder und ein Wandhalter für daheim runden den Komfort ab.

Der Braun sextant 8008 hat alles, was wir in 25 Jahren über das Rasieren gelernt haben.

Es gibt ihn beim Fachhandel und in den Fachabteilungen der Warenhäuser. Überall.

Damit Sie ihn schnell bekommen, wenn Sie auf seine Vorteile nicht länger verzichten wollen.



Braun sextant 8008. Die Summe unserer Erfahrung.

BRAUN

Test

**Lamborghini
Urraco**



Expresßgut

Italienischer Hochleistungs-Sportwagen mit Achtzylindermotor.

Für Lamborghini ist der Bau extravaganter Automobile mehr als nur Geschäft. Denn daß der Firmengründer Ferruccio Lamborghini seinerzeit vom Traktoren- zum Automobilfabrikanten wurde, hängt wesentlich damit zusammen, daß Ferrari seinen ausgefallenen automobilistischen Ansprüchen nicht genügen konnte.

Auf diesen Umstand ist es wohl zurückzuführen, daß die Automobile der beiden oberitalienischen Edelschmiede nicht nur das Herkunftsland, sondern oft auch Charakter und technische Besonderheiten gemeinsam haben. Auch der „kleine“ Lamborghini, der Urraco, macht da keine Ausnahme: er zielt von der Konzeption und vom Preis her klar auf Ferraris Achtzylinder-Dino.

In Italien wird der Urraco in drei verschiedenen Leistungsstufen verkauft. Das schwächste Modell mobilisiert aus 2 Liter Hubraum 182 PS (134 kW) und verdankt seine Existenz in erster Linie der hubraumorientierten italienischen Luxussteuer. In der zweiten Stufe dienen 2,5 Liter Hubraum und 220 PS (162 kW) als angemessene Antriebskraft, während in der stärksten Ausführung, dem 3 Liter-Urraco, 250 PS (184 kW) zur Verfügung stehen. Dieses Modell wird für den Export nach Deutschland bevorzugt, wo es vom Leistungsangebot und vom Preis her so attraktiv ist, daß es durchaus eine reizvolle Alternative zum Porsche Carrera darstellt, der in vielen Kriterien mit dem Urraco vergleichbar ist.

Karosserie: Styling von Bertone

Maßgeblichen Anteil am Lamborghini-Erfolg hat zweifellos Haus-Stylist Bertone, der bei allen Modellen nicht nur für die notwendige Eigenständigkeit und Attraktivität der Linienführung ge-

sorgt hat, sondern auch dafür, daß diese Linien lange Zeit Gültigkeit haben. Bestes Beispiel dafür ist der inzwischen ins achte Produktionsjahr gehende Espada.

Während der Miura-Nachfolger Countach von geradezu extremer Bizarrität ist, wirkt der Urraco, der seinen Namen ebenso wie der Miura einer edlen Kampfstier-Rasse verdankt, für ein 2+2-

Auf einen Blick

2+2sitziger Hochleistungsportwagen der oberen Preis- und Leistungsklasse. Sportlich-elegante Karosserieform mit guten Sichtverhältnissen und günstigem Platzangebot. Reichhaltige Serienausstattung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten sichere Fahreigenschaften. Befriedigendes Komfortverhalten, lautes Innengeräusch. Aufwendig konstruierter, leistungstarker Achtzylindermotor. Sehr gute Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 246,6 km/h. Verbrauch 20,8 l/100 km.

Zur Serienausstattung gehören

- Verbundglasfrontscheibe
- elektrische Fensterheber
- innenbelüftete Scheibenbremsen
- Bremskraftverstärker
- Leichtmetallräder
- versenkbare Halogen-Scheinwerfer
- Drehzahlmesser
- Fünfganggetriebe

sitziges Hochleistungs-Coupé fast eine Spur zu ebenmäßig und sachlich. Seine typische Note erhält das Mittelmotorauto durch lamellenartige Verkleidungen im hinteren Dachbereich, die für die notwendige Ventilierung des Motorraums Sorge tragen.

Auch die kurze, flache Fronthaube wird von einem lamellierten Gitter unterbrochen, durch das die vom Kühler kommende Luft umweglos entweichen kann. Da auch Ersatzrad, Batterie,

Werkzeug und die Verstellmotoren für die versenkbaren Scheinwerfer hier untergebracht sind, bleibt im Vorderwagen für Gepäck kein nennenswerter Raum. Dafür tut sich im Heck unter einer Klappe ein praktisch geformtes Abteil auf, mit einer für diese Fahrzeugkategorie durchaus respektablen Größe von 168 Litern (auto motor und sport-Norm).

Der Einstieg in den Urraco durch die breiten, jedoch nicht sonderlich weit öffnenden Türen erfordert wegen der geringen Wagenhöhe von 116 cm (Porsche 132) und den stark in den Fußraum ragenden Radkästen eine gewisse Gelenkigkeit. Hat man hinter dem kleinen Vierspeichen-Lenkrad Platz genommen, stellt sich ein für Sportwagenverhältnisse großzügiges Raumgefühl ein, das sich vor allem aus der üppigen Breite ergibt. Auf den Rücksitzen finden dagegen allenfalls Kleinkinder ausreichenden Bewegungsraum vor – Erwachsene können hier nur notfalls sitzen.

Während die Position am Lenkrad keine Wünsche offen läßt, konnten die stoffbezogenen, mit Kunstlederwülsten eingerahmten Sitze nicht ganz befriedigen – ihre Sitzfläche ist ziemlich schmal und bietet zu wenig Schenkelauflege. Außerdem geben die Rückenlehnen in Kurven nur wenig Seitenhalt.

Untadelig sind im Urraco die Sichtverhältnisse nach vorn und nach den Seiten, und selbst nach schräg hinten gibt es nur einen unbedeutend kleinen toten Winkel. Eine Besonderheit besteht darin, daß durch das unmittelbar hinter der hinteren Sitzbank stehende Rückfenster die oberen Partien des Achtzylindermotors sichtbar sind. Sachlichen Nutzen bringt das zwar nicht, doch der Lamborghini-Fahrer kann sich darüber freuen.

Über das thermische Befinden des Motors, über Öldruck, Drehzahl, Tankinhalt und Geschwindigkeit gibt eine Reihe von Rundinstrumenten und Kontrollleuchten Auskunft. Weil das Armaturenbrett sehr niedrig ausfiel, mußten

Typisch für die von Bertone gezeichnete 2+2sitzige Karosserie sind die weit nach vorn gerückte Fahrgastzelle und die lamellenartigen Verkleidungen über dem Motorraum.

Test

Lamborghini Urraco

die beiden Hauptinstrumente – Drehzahlmesser und Tachometer – in exponierte Links- und Rechtsaußenpositionen wandern, was ihre problemlose Ablesbarkeit beeinträchtigt.

In griffgünstiger Position ist der kräftige, kulissengeführte Schalthebel ange-

Die klappbaren Haupt-Scheinwerfer spenden ausgezeichnetes Halogen-Licht, der günstig geformte Kofferraum offeriert ein für Sportwagenverhältnisse akzeptables Volumen.





ordnet, mit dem sich das Fünfganggetriebe korrekt, aber nicht gerade leicht betätigen läßt. Nur mäßigen Kraftaufwand erfordern die Pedale, und geradezu spielerisch arbeitet trotz des kleinen Lenkraddurchmessers (300 mm) die ziemlich direkt ausgelegte Zahnstangenlenkung. Sie ist zielgenau, stoß-

Charakteristisch für das Urraco-Cockpit ist neben dem kleinen Lenkrad die ungewöhnliche Anordnung von Drehzahlmesser und Tachometer. Auf den Rücksitzen finden nur Kinder Platz.



unempfindlich und vermittelt einen gewissen „Go-Kart-Effekt“, der nicht unerheblich zum angenehmen leichtfüßigen Fahreindruck und guten Handling des potenten Dreiliterautos beiträgt.

Durch entsprechende Farb- und Werkstoffwahl sowie durch eine reichhaltige Ausstattung, zu der auch elektrische Fensterheber gehören, präsentiert sich das Interieur des Urraco sportlich-elegant und der Preisklasse durchaus angemessen. Als Extrazubehör können Colorverglasung (DM 450,—), Leder- ausstattung (DM 1200,—), Klimaanlage (DM 1350,—) und Metallic-Lackierung (DM 880,—) geliefert werden.

Insgesamt macht die selbsttragende Karosserie, die auch bei Bertone gebaut wird, einen verdrehsteifen und gut verarbeiteten Eindruck. Während der Testfahrten traten weder unangenehme Windgeräusche noch andere störende Belästigungen auf.

Motor: kein Mangel an Leistung

Während die beiden kleineren Urraco-Triebwerke nur eine Nockenwelle je Zylinderreihe bemühen, sind es beim 250 PS (184 kW) starken Dreiliter-Aggregat je zwei, die — von Zahnriemen angetrieben — das korrekte Öffnen und Schließen der Ventile bewerkstelligen. Der quer vor der Hinterachse eingebaute kurzhubige Achtzylinder mit 90° V-Winkel ist weitgehend aus Leichtmetall gefertigt, seine Zylinder werden als „nasse Büchsen“ direkt vom Kühl-

wasser umspült. Vier Weber-Doppel-fallstromvergaser sind für die Aufbereitung des Benzin-Luft-Gemisches zuständig, das den Brennräumen durch fast senkrecht verlaufende Kanäle zuströmt.

Dieser reinrassigen Rennmotoren-Technik entspricht das Laufverhalten des 10:1 verdichteten Achtzylinders: Er hängt willig am Gas und erreicht mühelos seine Nenndrehzahl von 7500/min, die auch kurzfristig ungestraft bis 8000/min überschritten werden kann. Dabei produziert das Kraftpaket ohne störende mechanische Nebengeräusche jene wohlabgestimmte Mischung aus Ansaug- und Auspuff-Sound, auf die speziell Freunde italienischer Vollblut-Triebwerke nur ungern verzichten.

Bei den Meßfahrten wartete der Urraco mit Fahrleistungen auf, die seinem Anspruch auf Sportlichkeit voll gerecht werden. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wurden 6,6 s, für den Kilometer mit stehendem Start 26,7 s und als Höchstgeschwindigkeit 246,6 km/h gemessen. Wie die Meßwerte außerdem zeigen, lieferte das durchzugskräftige, im gesamten Drehzahlbereich geschmeidig und kultiviert laufende V8-Aggregat auch bei der Elastizitätsmessung im V. Gang überdurchschnittlich gute Resultate.

Wird — wie bei den Testfahrten — das Leistungspotential des Achtzylinders häufig ausgenutzt, stellt sich naturgemäß ein relativ hoher Verbrauch ein — mit gut 20 Liter Superbenzin muß dann gerechnet werden. Allerdings läßt sich

das Dreiliterauto auch deutlich genügsamer bewegen, ohne daß deshalb große Abstriche an Fahrfreude oder zügiger Fortbewegung gemacht werden müßten.

Fahrwerk: belohnter Aufwand

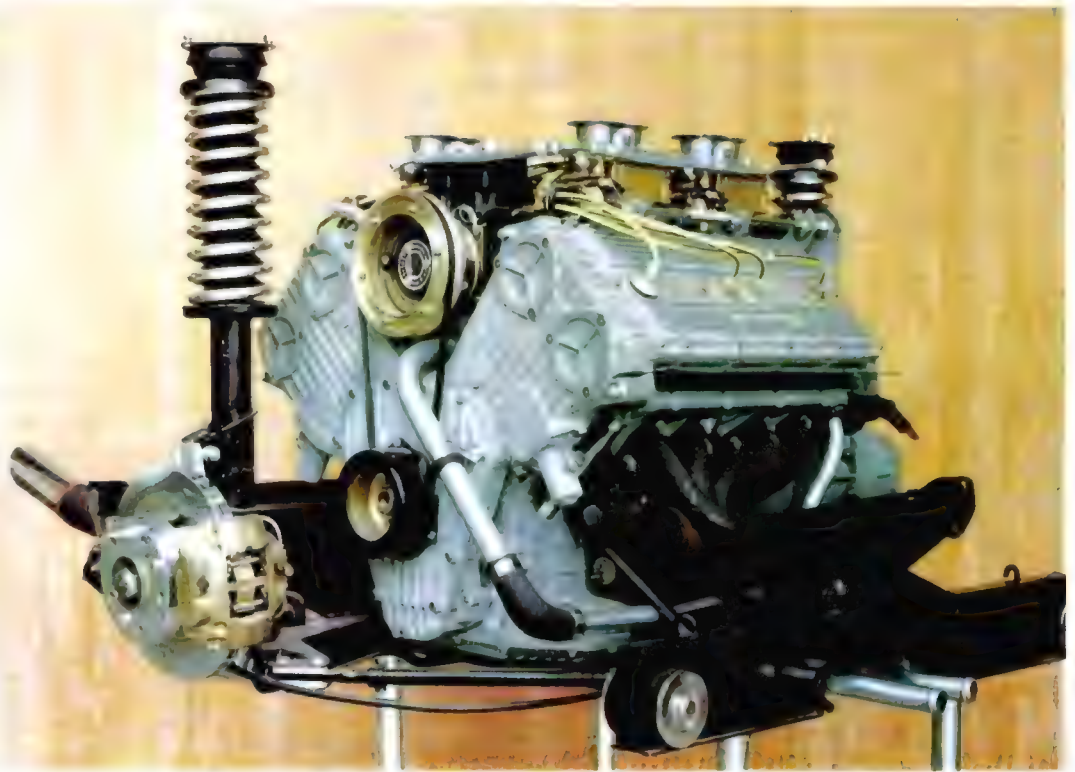
Anders als beim Spitzenmodell Countach, dessen tragendes Rückgrat aus einem filigranen Gitterrohrwerk besteht, werden beim Urraco Antriebsaggregat und Fahrwerksteile von der selbsttragenden Karosserie aufgenommen. Mit vorn und hinten einzeln an Querlenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern entspricht das Fahrwerk heute üblicher Sportwagenteknik. Teleskop-Stoßdämpfer und zwei Kurvenstabilisatoren komplettieren das Fahrwerk. Breite Leichtmetallräder, die vorn mit 195 und hinten mit 205 mm breiten 14zölligen Serie 70-Reifen bestückt sind, sorgen auch unter extremen Bedingungen für ausreichenden Bodenkontakt.

In Verbindung mit der korrekten Lenkung weist der Urraco ein ausgezeichnetes Fahrverhalten auf, das sich in sauberem Geradeauslauf bei Höchstgeschwindigkeit ebenso äußert wie in unproblematischem Kurvenverhalten. Ohne erkennbare Seitenneigung verhält sich das auf breiter Spur rollende Auto in Straßenkrümmungen jeglicher Art neutral bis leicht untersteuernd, und auch plötzliche Lastwechsel beeinflussen den eingeschlagenen Kurs nur unwesentlich. ▶

Zum Vergleich	Lamborghini Urraco P 300	De Tomaso Pantera GTS	Ferrari Dino 308 GT 4	Maserati Merak	Porsche Carrera 3.0
Hubraum cm³	2996	5763	2926	2965	2993
Leistung PS bei 1/min	250/7500	285/5000	236/6600	190/6000	200/6000
Testverbr. l/100 km	20,8 S	20,5 S	19,6 S	16,7 S	16,9 N
Preis DM	53 750,—	49 450,—	51 282,—	49 395,—	44 950,—
Beschleunigung in s					
0— 60 km/h	3,4	3,1	3,1	3,9	2,5
0— 80 km/h	5,0	4,4	4,8	6,2	4,4
0—100 km/h	6,6	6,7	6,8	9,3	6,1
0—120 km/h	9,1	8,8	9,3	12,6	8,7
0—140 km/h	12,0	11,8	12,2	17,4	11,3
0—160 km/h	15,6	15,3	16,4	23,0	15,0
0—180 km/h	19,8	20,3	21,8	31,2	19,7
0—200 km/h	27,0	26,2	28,5	—	27,9
1 km mit stehendem Start	26,7	26,4	26,7	30,1	26,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	246,6	250,0	248,3	235,3	235,3



Statt verchromter Stoßstangen trug der Testwagen an den Wagenenden die auf Wunsch lieferbaren Gummi-Stoßfänger. Kernstück des Urraco P 300 ist der knapp vor der Hinterachse quer eingebaute 250 PS V8-Motor, der weitgehend aus Leichtmetall gefertigt ist und dessen vier obenliegende Nockenwellen über Kunststoff-Zahnriemen angetrieben werden. Die Gemischaufbereitung übernehmen vier Weber-Doppelfallstromvergaser. Fünfganggetriebe und Differential sind mit dem Motor verblockt, der Antrieb der Hinterräder erfolgt über Doppelgelenkwellen, alle vier Bremsscheiben sind innenbelüftet. Serienmäßig rollt der Urraco auf 7 1/2 Zoll breiten Leichtmetallrädern.



Außerdem ist es den Lamborghini-Ingenieuren gelungen, trotz sportlich straffer Federung unerwartet gute Komforteigenschaften sicherzustellen. Selbst ausgeprägte Querrillen und Bodenebenenheiten werden erstaunlich

gut absorbiert, und auch im Abrollkomfort ließ der Testwagen kaum Wünsche offen. Sehr gute Resultate lieferte schließlich auch die exakt dosierbare ATE-Vierrad-Scheibenbremse, die bei nicht zu hohen Pedalkräften selbst nach

mehrmaligen Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten kein nennenswertes Fading zeigte.

Insgesamt hat der Umgang mit dem leistungsstarken Urraco gezeigt, daß in

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 86 x 64,5 mm, Hubraum 2996 cm³, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, Leistung 184 kW (250 PS) bei 7500/min, spezifische Leistung 61,4 kW/l (83,4 PS/l), maximales Drehmoment 270 Nm (27,0 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (7500/min) 16,1 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2950/min) 6,3 m/s, bei 200 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 5900/min) 12,7 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 15 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, Ölkühler, 4 Weber Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCNF, elektrische Benzinpumpe, Benzintank im Heck 80 Liter, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,933 (11,73), II. 2,105 (8,42), III. 1,565 (6,26), IV. 1,185 (4,74), V. 0,87 (3,48), R. 2,856 (11,42), Achsantriebsübersetzung 4,0.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, vorn und hinten Stabilisatoren, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Zweikreisystem, Leichtmetallfelgen 7 1/2 JJ x 14, Gürtelreifen Michelin XWX vorn 195/70 VR 14, hinten 205/70 VR 14, Luftdruck bis 180 km/h 2,3/2,5 bar, über 180 km/h 2,5/2,8 bar.

ABMESSUNGEN

Radstand 2450 mm, Spur 1450/1470 mm, Außenmaße 4285 x 1740 x 1160 mm, Innenbreite vorn 1390 mm, hinten 1470 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 830 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 320 mm, Knieaum hinten 0-100 mm, Wendekreis links 11,9 m, rechts 12,1 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kof-

ferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 168 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1375 kg (davon Vorderachse 621 kg, Hinterachse 754 kg, Gewichtsverteilung 45,2:54,8), zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg, Zuladung 275 kg, Personenindexzahl 3,2, Leistungsgewicht vollgetankt 133,8 kW/t (5,5 kg/PS), bei Belastung mit 170 kg 119,1 kW/t (6,18 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 246,6 km/h (entsprechende Drehzahl 7300/min)
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,0 s
0 bis 60 km/h	3,4 s
0 bis 80 km/h	5,0 s
0 bis 100 km/h	6,6 s
0 bis 120 km/h	9,1 s
0 bis 140 km/h	12,0 s
0 bis 160 km/h	15,6 s
0 bis 180 km/h	19,8 s
0 bis 200 km/h	27,0 s
1 km mit stehendem Start	26,7 s
Elastizität (Beschleunigung im V. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	6,1 s
40 bis 80 km/h	11,4 s
40 bis 100 km/h	16,6 s
40 bis 120 km/h	21,0 s
40 bis 140 km/h	25,5 s
40 bis 160 km/h	31,6 s
40 bis 180 km/h	39,1 s
40 bis 200 km/h	46,6 s
1 km ab 40 km/h	34,8 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang bis 77 km/h

II. Gang	13 bis 107 km/h
III. Gang	18 bis 144 km/h
IV. Gang	25 bis 190 km/h
V. Gang	36 bis 259 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	59 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	86 Phon (dBA)
Bei 220 km/h	90 Phon (dBA)
Bei 240 km/h	94 Phon (dBA)

VERBRAUCH

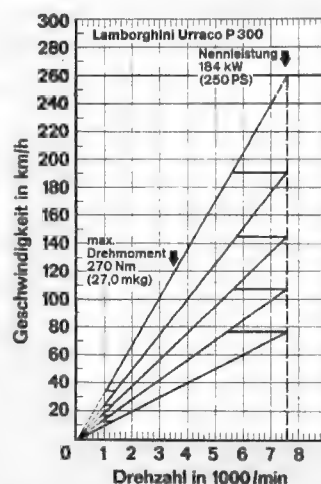
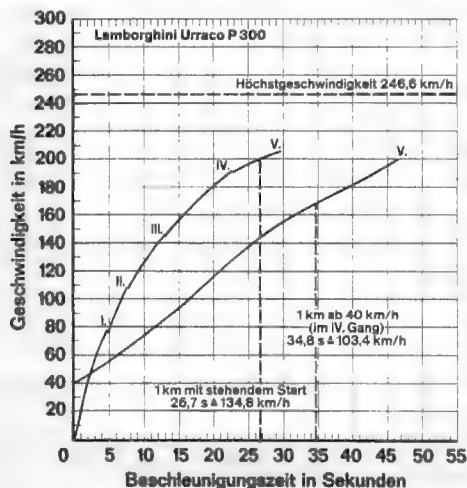
Superbenzin	
Autobahn	
Schnitt ca. 120 km/h	17,9 l/100 km
Autobahn	
Schnitt ca. 145 km/h	22,2 l/100 km
Landstraße	
Schnitt ca. 80 km/h	23,6 l/100 km
Testverbrauch	20,8 l/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 5 000 km

RICHTPREIS

Coupé P 300 DM 53 750,—
Hersteller: Automobili Ferruccio Lamborghini, S. Agata, Bologna, Italien.
Importeur: Deutsche Lamborghini Vertriebs-GmbH., 8 München 2, Sonnenstraße 22.



der automobilen Extraklasse Funktionalität und Faszination durchaus vereinbar sind. Eine Konkurrenz für Porsche ist der Urraco in der Summe seiner Eigenschaften durch-

aus. Dennoch ist diese Rolle mehr akademischer Art, denn er wird wohl auch in Zukunft der seltene Exote bleiben, der er bisher schon war.
Helmut Eicker

auto motor sport Test- zeugnis Lamborghini Urraco	
PRÜFPUNKT	Bewertung
● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung, unter anderem mit elektrischen Fensterhebern, Leichtmetallrädern, Einbaumöglichkeit für Klimaanlage und Stereo-Radio, Dachantenne. Schnell ansprechende, wirksame Heizung.	2
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Mit Ausnahme der Wischerbetätigung praxiserichte Anordnung aller Schalter und Hebel. Komplette, ausreichend gut ablesbare Instrumentierung. Mäßig hohe Betätigungskräfte für Schaltung und Kupplung. Durch leichtgängige, zieldgenaue Lenkung und gute Sichtverhältnisse relativ gute Handlichkeit.	2
● FAHR SICHERHEIT Gute Richtungsstabilität auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Bei fast neutralem Eigenlenkverhalten und nur geringer Lastwechselempfindlichkeit auch in schnellen Kurven problemlose Fahreigenschaften.	2
● KAROSSERIE Hoher Prestigewert, großzügige Platzverhältnisse auf den Vordersitzen, hinten nur Notsitze. Günstig geformter Kofferraum, rundum gute Sichtverhältnisse.	2
● KOMFORT In allen Geschwindigkeitsbereichen befriedigender Federungskomfort. Sitze in Formgebung, Seitenhalt und Verstellbarkeit nicht ganz befriedigend. Relativ lautes, jedoch nicht lästiges Innengeräusch.	3
● FAHRLEISTUNGEN Sehr gute Beschleunigung durch günstiges Leistungsgewicht. Sehr gute Elastizität, Höchstgeschwindigkeit 246,6 km/h.	2
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Achtzylinder-V-Motor mit sportlicher Leistungscharakteristik. Sehr gutes Drehvermögen, hohe spezifische Leistung. Gut abgestuftes Flügenggetriebe mit exakter, aber etwas schwergängiger Schaltung.	1



Doppelrostschutz selbermachen

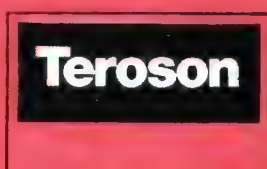


1. Terotex-Unterbodenschutz

- Zum Pinseln – für Kotflügel und glatte Flächen
- Als Spray – für schwer zugängliche Stellen

2. Terotex-Hohlraumversiegelung

- Als Spray – für sicheren Rostschutz in allen Hohlräumen (wie Schwellen, Türen, Holme usw.)



Terotex für den Selbermacher: denn Rostschutz am Auto ist einfacher als Sie glauben.

Teroson GmbH, 69 Heidelberg
Postfach 105 620

Aus Forschung und Entwicklung

Der Fahrer als Konstruktionselement.

Das Know-how im modernen Automobilbau ist weitgehend perfekt. EDV-Anlagen optimieren Radaufhängungen, und Leichtbaukarosserien von der Machart des Audi 50 entstammen gleichfalls dem Computer. Wo früher die Intuition eines begabten Konstrukteurs ausschlaggebend war, agieren heute in den Programmen der Großrechner sture Iterationsverfahren.

Einzige Schwachstelle in der Kette des Vorherberechenbaren ist der Fahrer, dessen Verhalten hinter dem Lenkrad sich bislang dem mathematischen Zugriff entzog. Erst in jüngster Zeit versucht man mit den Hilfsmitteln der Regelungstechnik, einem technischen Ableger der Globalwissenschaft Kybernetik, den Fahrer rechnerisch zu analysieren und so als entscheidendes Element in die Konstruktion zu integrieren.

Die theoretischen Betrachtungen gehen davon aus, daß dem Fahrer beim Lenken eines Kraftfahrzeugs die Rolle eines Reglers zufällt. Das mag zunächst wenig schmeichelhaft erscheinen, da hier Assoziationen mit Thermostaten der heimischen Heizung wachgerufen werden. Tatsächlich aber besteht — zumindest prinzipiell — kein allzu großer Unterschied zwischen der Lenkarbeit im Automobil und der Schalttätigkeit eines Temperaturreglers. In beiden Fällen wird nämlich ein Istwert mit einem Sollwert, den man auch als Vorprogramm bezeichnen kann, verglichen.

Konkret auf die Regeltätigkeit des Autofahrers bezo-

gen bedeutet dies, daß der Wagenlenker sich laufend bemüht, den momentanen Istkurs seines Fahrzeugs mit dem von der Straße und dem angestrebten Fahrtziel (Vorprogramm) bestimmten Sollkurs in Übereinstimmung zu bringen. Dieses Treiben läßt sich sowohl graphisch darstellen als auch mit einer linearen Fahrgleichung mathematisch beschreiben. Besagte Gleichung stellt die Summe all der Eindrücke, die vom Fahrer während der Fahrt aufgenommen und bewertet werden, dem Lenkradeinschlag gegenüber.

Da der Mensch aber nur verzögert reagiert und auch nur über beschränkte Kräfte in seiner Armmuskulatur verfügt, ist es mit dem Lenkradeinschlag allein nicht getan, es muß auch noch die Drehgeschwindigkeit des Lenkrads und deren Beschleunigung berücksichtigt werden.

Um die mathematische Theorie in die Praxis der Konstruktion umsetzen zu können, werden ausgedehnte Versuchsreihen mit einer großen Zahl unterschiedlich qualifizierter Fahrer durchgeführt, aus denen sich dann statistisch repräsentative Werte für die mittlere Größe der in der Gleichung auftretenden Konstanten bestimmen lassen. Da zu diesem Versuchsprogramm auch kritische Situationen gehören, laufen solche Tests vorwiegend in teuren und komplizierten Simulatoren ab. Wie bei allen Forschungsprojekten wird es noch eine Weile dauern, bis die daraus gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt werden können.

H. K.



Arthur Westrup

Fragestunde

Heute: Was ist ein Vergaser und wie funktioniert er?

„Der Vergaser funktioniert insofern: Wenn man das Gasgestänge betätigt, geht der Schieber hoch, und durch das Anlassen saugt er Benzin durch die Düsen in die Ansaugkrümmung, und dann kommt es in den einzelnen Zündkerzenkammern zur Explosion.“

Ferdinand G., 52, Kraftfahrer

„Das ist die Benzinzufuhr mit Pedalbetätigung, wobei der Sprit zum Motor eingespritzt wird.“

Albert K., 41, Buchhalter

„Wenn der Vergaser verstopft ist, dann stimmt's nicht mehr, dann huppelt es und läßt Schläge. Der Vergaser hat die Aufgabe, das Benzin umzusetzen, so daß es quasi die Kraft auslöst, die den Motor antreibt.“

Hilde W., 36, Hausfrau

„Der Luftstrom, der vom Kolben über den Zylinder angesaugt wird, zieht an einer Düse vorbei und erzeugt dort einen Unterdruck. Der hat zur Folge, daß aus der Düse Brennstoff austritt, fein zerstäubt. Es entsteht ein Luft/Benzin-Gemisch im Verhältnis 1:30 oder 40, glaube ich.“

August H., 51, Technischer Leiter

„Ich weiß, daß das Auto einen hat. Der Vergaser ver-

teilt die entsprechende Benzinmenge über die Ventile in die einzelnen Zylinder. Eines steht fest: Luft muß dazukommen, sonst kann es keine Explosion geben. Wahrscheinlich wird sie im Vergaser unter Druck gesetzt.“

Manfred F., 31, Bankkaufmann

„Der Vergaser muß praktisch Öl und Benzin sämtlich verteilen. Und wenn der mal kaputt ist, bleibt man liegen. Vom Vergaser geht dann das Öl und Benzin in den Verteiler und von dort in die Zylinder. Ist das recht so?“

Ellen R., 47, Hausfrau

„Ich glaube, da wird das Benzin eingespritzt, und dann verpufft es. Manchmal ist er verstopft.“

Karl B., 43, Beamter

„Da wird das Benzin/Luft-Gemisch zubereitet, dann kommt's durch die Düse in den Motor zum Ansaugen.“

Heinz K., 42, Kaufmann

„Klar, der saugt die Luft an, und dementsprechend wird das Gemisch erzeugt. Das ergibt dann die Explosion über die Zündkerze.“

Günther W., 48, Textilingenieur

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

Der Vergaser hat die Aufgabe, Kraftstoff und Luft unter allen vorkommenden Betriebsbedingungen richtig zu mischen. Dabei durchströmt die vom Motor angesaugte Luft den Vergaser und vermischt sich dabei mit dem durch Unterdruck aus einem Düsensystem austretenden Benzin. Mit dem Gaspedal wird die Drosselklappe im Vergaser und damit die Luftmenge gesteuert.

Nachrichten aus der Technik

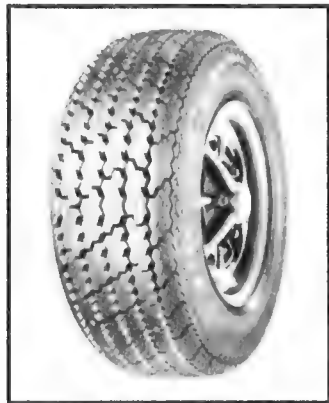
Beleuchtungspflicht für landwirtschaftliche Geräte

Laut einer Neuregelung in der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung müssen vom Beginn des nächsten Jahres an alle landwirtschaftlichen Anhänger-Arbeitsgeräte mit kompletten Rückleuchteinheiten versehen sein.

Die Leuchten können abnehmbar sein, um den Einsatz an verschiedenen Geräten zu ermöglichen, und sind über den Fachhandel erhältlich.

Neu: SR-Reifen von Goodrich

Die Koblenzer B. F. Goodrich GmbH hat Anfang Dezember einen neuen Serie 70-Reifen auf den Markt gebracht. Der „GT 222 Radial



Neuer 70er Reifen von
Goodrich: GT 222 Radial Steel

Steel" genannte SR-Stahlgürtelreifen zeichnet sich durch hohes Luftvolumen, große Auflagefläche und ein Blockprofil aus. Der Reifen ist in den Größen 185/70 SR 13, 185/70 SR 14 und 195/70 SR 14 lieferbar und wird ausschließlich über den Reifen-Fachhandel vertrieben.

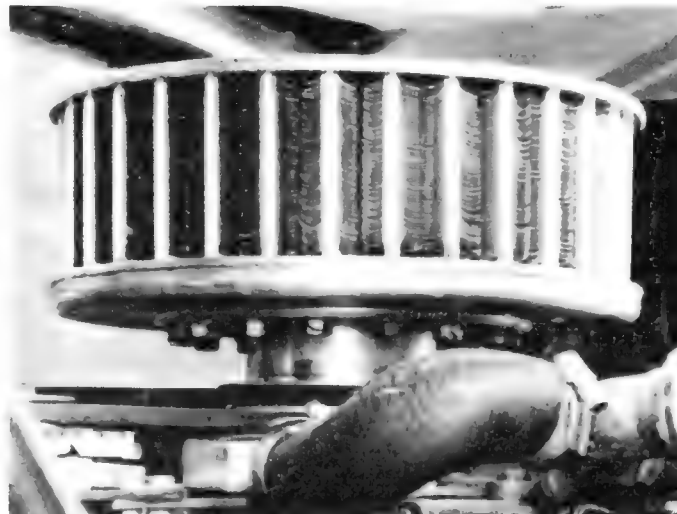
Neue Erfindung: Rotations-Kühler

Ein westdeutscher Erfinder entwickelte die Idee, eine amerikanische Firma enga-



Selbsttragende Karosserie

gierte sich: Donbar's Wärmetauscher soll das herkömmliche System der Wasserkühlung ablösen, nicht teurer sein und wesentlich weniger Raum beanspruchen. Durch den natürlichen Umlauf (Thermosyphon-Wirkung) des erhitzten Wassers soll ein Rotor mit wassergefüllten Flügeln bereits bei stehendem Wagen ohne sonstigen Antrieb laufen. Setzt sich das Fahrzeug in Bewegung, dann sorgt der Fahrtwind für verstärkte Rotation des „Drehkühlers“. Dabei soll die Zentrifugalkraft in den Flügeln für den notwendigen Pumpeneffekt sorgen. Wie der Hersteller meldet, sollen Versuche bei Automobilwerken im Gange sein.



Läuft ohne Antrieb: amerikanischer Rotations-Kühler

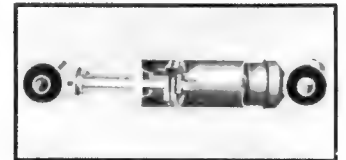
Gasturbinen-Bus von Nissan

Die japanische Firma Nissan stellte anlässlich der 21. Tokyo Motor Show einen neuentwickelten Gasturbinen-Antrieb vor, der durch umfangreiche Fahrerprobung in Bussen bereits Serienreife erlangt hat. Dem als Versuchsträger dienenden Bus vom Typ Datsun YG 90 H soll dieses Triebwerk eine ganze Reihe von Vorteilen vermitteln: Niedriger Verbrauch und eine fast vollständige Treibstoffverbrennung gehören ebenso dazu wie sehr leiser und vibrationsarmer Lauf. Die Turbine begnügt sich sowohl mit niederoktanigen Benzin als auch mit Methanol, Wasser-

stoff oder Erdgas. Darüber hinaus sind keinerlei Schwierigkeiten mit dem Kühlwasser zu erwarten: Das hochtourige Aggregat benötigt nämlich keins.

Gasdruckstoß- dämpfer mit 30 000 km-Garantie

Die Firma Peddinghaus stellt seit Mai dieses Jahres einen neuartigen Gasdruckstoßdämpfer her, für den eine Garantiezeit von einem Jahr oder 30 000 km gewährt wird. Der „red cup“ genannte Einrohrdämpfer weist als technische Besonderheit eine geschlossene Gaspatrone auf, die erst nach dem fertigen Zusammenbau des Dämpfers durch einen am Ende der Kolbenstange befindlichen Dorn durchstoßen wird und damit das Gaskissen — welches das Aufschäumen des Öls verhindern soll — freisetzt. Die sonst bei der Montage von Gasdruckstoßdämpfern auftretenden Dichtungsproble-



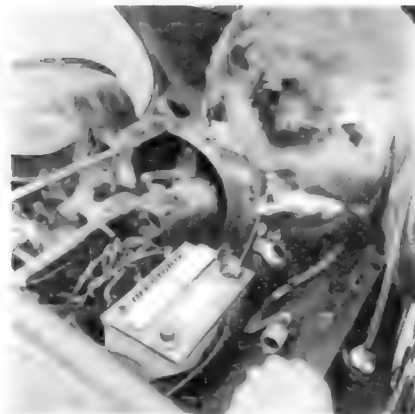
me sind so auf unkomplizierte Weise gelöst — was sich günstig auf Fertigungstechnik und Preis auswirkt. Bemerkenswert ist ferner die mit einem Oberflächen-Härtungsverfahren spezialgeglättete und aus korrosionsfestem Edelstahl bestehende Kolbenstange, die in Verbindung mit einem neuentwickelten Dicht- und Führungspaket für optimale Dichtungs- und Gleiteigenschaften sorgt und somit die hohe Garantieleistung von 30 000 km bzw. einem Jahr erst ermöglicht: Andere Gasdruckstoßdämpferhersteller gewähren lediglich eine Garantie von 10 000 km oder 6 Monaten. Den Vertrieb der „red cup“-Dämpfer hat die Firma Ludhof-Technik, 7580 Bühl, Siemensstr. 6, übernommen.

Haben Sie schon einmal erlebt, daß Ihr Automechaniker Schwierigkeiten mit seiner Batterie hatte?

Vertrauen Sie wie er auf Prestolite.

Der Automechaniker vertraut aus technischen Gründen auf Prestolite.

Das gehört zu seinem Beruf. Das ganze Jahr über hat er die Möglichkeit, Batterien und ihre technischen Leistungen miteinander zu vergleichen. Er kennt die Batterien, die oft der Grund für eine Verspätung sind. Und er kennt die anderen Batterien. Deshalb vertrauen viele Batterie-Fachleute und Autoelektriker für ihren eigenen Gebrauch und auch für die Wagen ihrer Kunden auf Prestolite. Profitieren Sie von der Erfahrung von Experten.



Damit Sie sich immer auf Ihre Batterie verlassen können.

Ein Batteriedefekt tritt immer im ungünstigen Moment ein. Dann wenn Sie Ihren Wagen unbedingt brauchen, um pünktlich zu sein. Es gibt nichts Nervenauftreibenderes als diese vergeblichen, aussichtslosen Startversuche, die schließlich mit der Feststellung enden: „Die Batterie ist völlig leer.“



Aus Liebe zur Verarbeitung.

Der Deckel ist völlig dicht. Die Regulierung des Säurestandes erfolgt automatisch. Das ist ein patentiertes System. Der Kasten ist leicht, robust, widerstandsfähig und praktisch unzerbrechlich. Außerdem ist der Kasten durchscheinend, so daß der Säurestand sehr leicht überprüft werden kann. Damit Sie die Batterie leichter erkennen können, ist der Kasten weiß und der Deckel grün.

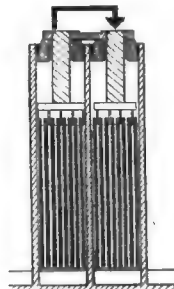
Damit Sie sicher sind, gut beraten zu werden.

Sie werden in vielen Tankstellen und Fach-Werkstätten das Zeichen „Prestolite Batterie-Experte“ sehen. Auf Prestolite vertrauen heißt Vernunft beweisen.

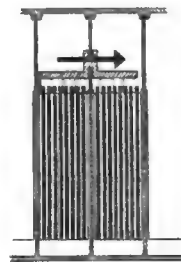


Für eine verstärkte Startleistung im kalten Zustand.

Wenn Ihr Batterie-Experte Ihnen die Prestolite Batterie aus Polypropylen empfiehlt, gibt er Ihnen einen zuverlässigen Rat. Diese Batterie hat eine verstärkte Startleistung im kalten Zustand: Die Verbindungen erfolgen durch die Wände und sind elektrisch geschweißt. Der Strom braucht nur einen relativ kurzen Weg zurückzulegen und der elektrische Widerstand wird kleiner.



Herkömmliche
Verbindungen



Prestolite
Verbindungen

PRESTOLITE IST IHR VERTRAUEN WERT!



prestolite

Prestolite-Batterien,
hergestellt von
Ets Daniel Doyen S.A.;
Akkumulatorenabteilung, Brüssel.

Windstärke 12

Offshore-Rennen: mit bis zu 1200 PS starken Motorbooten übers Wasser.

Von Harald Kaiser

Ein noch relativ neuer, ebenso abenteuerlicher wie exklusiver Zeitvertreib gewinnt immer mehr Freunde: Offshore-Rennen mit superschnellen Motorbooten.

Ähnlich den Grand Prix-Rennen im Automobilsport sind Offshore-Rennen die Krönung sportlicher Aktivi-

täten im maritimen Bereich. Ähnlich sind allerdings auch die Kosten für diese Art Hobby, die den Kreis der Akteure von vorneherein auf Mitglieder der Hochfinanz beschränken.

Rund 90 000 Dollar muß man übrig haben, will man mit einem wettbewerbsfähigen Boot und drei bis vier Mann

Besatzung von den Konkurrenten ernst genommen werden. „Die jährlichen Kosten für den Unterhalt plus Reisen und Unterkunft sind mit knapp 10 000 Dollar pro Rennen fast noch mal so hoch wie die Anschaffung des Bootes“, sagt der Krefelder Bootshändler Dr. Oskar Trost, der zusammen mit seiner Frau Ute als ein-

ziger deutscher Powerboot-Fahrer Offshore-Rennen fährt.

Aber langsam wird es ihm zu teuer. „Wenn ich für 1976 keinen Sponsor finde, werde ich wahrscheinlich aufhören müssen.“ Dabei hat das Ehepaar 1975 nur an drei von insgesamt 14 internationalen Weltmeisterschafts-



Fotos: Isenberg, SMA, Trost

Offshore-Rennen

Rennen teilgenommen: „Wer zielstrebig auf den Titel hinarbeitet, muß zum einen über zwei Boote verfügen, die jeweils in Europa und Amerika ankern sollten. Zum anderen muß man über einen langen finanziellen Atem verfügen, denn eine Saison kann bis zu 250 000 Dollar kosten.“

Die Notwendigkeit zu ungewöhnlich kräftiger Motorisierung ist immer Voraussetzung. Im Heck des Trostschen 12-Meter-Boots wirbeln zwei Chevrolet-Mercruiser-Maschinen das Wasser durcheinander, die

jeweils über acht Liter Hubraum und 600 PS verfügen. Einmal in Aktion versetzt, gibt es kein Gaswegnehmen mehr, sondern „immer nur vollen Stoff“.

Die beiden V8-Triebwerke, die vom Block her in amerikanischen Lastwagen Dienst tun, werden über Vergaser gespeist, weil „eine Einspritzanlage zu störanfällig ist“. Der Treibstoffkonsum ist bei der zu verrichtenden Arbeit immens: 220 Liter hochoktanigen Flugzeugbenzins gurgeln pro Stunde durch jeden der beiden Motoren, die 13,5:1 verdichtet sind. Die Kapazität des Tanks ist dem stündlichen 440-Liter-Durst angepaßt.

2000 Liter Kerosin verschwinden in ihm. Für Distanzen von 180 bis 200 Seemeilen (ca. 340 bis 350 km), die die Kraftprotze in weniger als zwei Stunden bewältigen, reicht das vollkommen aus.

„Die Spitzengeschwindigkeiten, die jetzt bei rund 180

Die einzigen Offshore-Rennfahrer aus Deutschland:

Oskar und Ute Trost, die seit 15 Jahren an diesen Veranstaltungen teilnehmen. Darunter das Armaturenbrett eines Rennbootes, oben rechts der gepolsterte Kommandostand. Darunter zwei versetzt eingebaute Achtzylinder mit über 1000 PS.

km/h liegen, bereiten uns einige Kopfschmerzen, denn wir sind in einem Bereich angelangt, in dem die Kompassse nicht mehr mitmachen und alle möglichen Kurse anzeigen, bloß nicht den richtigen“, sagt Wassersportler Trost. Für die auf schnelle Vorankommen versessenen Seeleute bedeutet das, daß sie ohne den magnetischen Wegweiser auskommen müssen. Um eine größere Odyssee zu vermeiden, hängen sie sich kurzerhand an einen langsameren Konkurrenten, um wieder auf den rechten Kurs zu kommen.

Daß Wasser doch Balken haben kann, erfahren jene

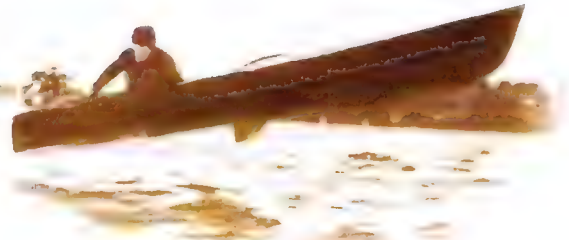


Unserer Vergangenheit wegen liegen wir ganz vorn

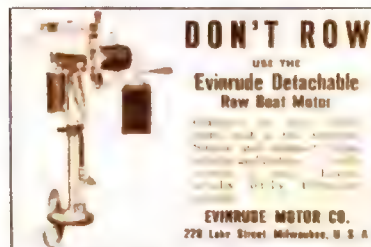
Der neue Evinrude 35 PS –
jüngster Fortschritt in Kon-
struktion und Entwicklung
der Außenborder des Un-
ternehmens, das Ole
Evinrude vor 67 Jahren
gründete.



Ole Evinrude, 1877 in
Norwegen geboren, wanderte
vor der Jahrhundertwende
in die USA aus. 1909 baute
er seinen ersten Außenbord-
motor.



Ein früher Evinrude-Dauertest.



Die ersten Evinrude-Anzeigen
ermunterten die Bootsleute, „werft die
Riemen weg“!

Wenn man 67 Jahre lang Außen-
border gebaut hat, länger als jeder
andere, dann weiß man wohl, wie man
solche Motoren ganz zuverlässig und
ganz gut macht.

Seit Ole Evinrude seinen ersten
Motor baute, haben wir Pionierleistun-
gen vollbracht – die Leistung erhöht,
die Zuverlässigkeit gesteigert, die Wirt-
schaftlichkeit verbessert. Und immer
haben wir auf bestmöglicher Qualität
bestanden.

Ergebnis für 1976: Ausgewogenste
Modellreihe unter den Außenbordern
auf dem Markt – zwei brandneue
Modelle. Inklusive: der Kompakte mit
35 PS und der Evinrude V6 mit 200 PS,
der stärkste in der Außenborder-
Geschichte.

Noch immer gibt's Pioniertaten bei
Evinrude.



Der erste
Evinrude
von 1909 wog
über 28 kg und
leistete 1,5 PS.
Unser 2 PS von
1976 wiegt nur 10,8 kg.



Fordern Sie den Gesamtkatalog
1976 an:

Brune GmbH

68 Mannheim

Verbindungskanal · Linkes Ufer 18

Name _____

Adresse _____

Es gibt keinen Ersatz für Erfahrung.

EVINRUDE

Start pilot

**macht
Motoren
quick-
lebendig!**



Winter! Kaltstart!
Anlaßsorgen?
Start-Pilot!
Schont Motor und
Batterie. Und Nerven.
Überall erhältlich.

Bezugsquellennachweis:
Start-Pilot,
479 Paderborn
Postfach 2470

Ein Urlaub wie kein anderer...

- An den schönsten Küsten Europas.
- Nahtlos bräunen!
- Urlaub, der Spaß macht.
- Luxushotels, Bungalows, Sommerhütten an ruhigen Stränden.
- Zu Preisen, die Sie unbedingt vergleichen sollten.



Fordern Sie unseren
großen Farbbildkatalog AM2

OBONA REISEN
635 Bad Nauheim, Postf. 1449
Tel. 06032/8987



FISCHER

BOOTE

MOTOREN, ANHÄNGER
PROSPEKT ANFORDERN
FISCHER, Tel. 08134/237
8063 Odelzhausen/Höfa V

**Das richtige
Schlauchboot
für Urlaub
und Freizeit**



für echte Erholung, für das große Familienvergnügen mit Motor, Wasserski oder Segel, das Sportschlauchboot von GUGEL, solid und sicher, schnell und schön, bewährt und preisgünstig, direkt ab Werk

Anzeige ausschneiden,
Farbprospekt B 11 anfordern bei

gugel
WERKE

7800 Freilburg, Postfach 680

Offshore-Rennen

Sportsleute, die unfreiwillig ihren gepolsterten Kommandostand verlassen müssen. „Bei 150 oder 160 aus dem Boot zu fliegen ist schon sehr unangenehm, wenn man weiß, daß Wasser bereits ab Tempo 50 bretthart wird“, berichtet Dr. Trost, der in seiner jetzt 15jährigen Offshore-Erfahrung so manchen hat fliegen sehen. „Tote gibt es auch jedes Jahr, aber es ist bei weitem nicht so schlimm wie es aussieht.“

Die Montur der Akteure entspricht nicht immer den Eventualitäten, die die Hochgeschwindigkeitsrennen bereithalten. Bei schönem Wetter und stiller See wird durchweg in Hemdsärmeln gerast, während man sich bei schlechter Witterung mit Overalls zu schützen versucht. Ein Jet-Helm muß allerdings immer getragen werden. Sicherheitsgurte sind dagegen verpönt:

„Es gibt keinen, der Gurte installiert, weil man beim möglichen Kippen des Bootes dann vermutlich ertrinken würde“, erzählt der Krefelder Bootshändler.

Dennoch hängt jedes Besatzungsmitglied an einer Reißleine, die direkt mit der Zündung verbunden ist. Wer das Boot in Fahrt verläßt, unterbricht den Stromkreis und hat deshalb die reelle Chance, von den Kollegen aufgefischt zu werden. Das größte Risiko für Boot, Leib und Leben birgt jedoch die Landung auf dem Wasser nach einem sekundenlangen freien Flug. Wenn dann der Steuermann die Lenkung verreißt, ist meist alles aus.

Seinen Ursprung nahm der spektakuläre Wassersport vor 20 Jahren in den USA. Damals wurden Serienboote zum Renneinsatz bestimmt, um ihre Standfestigkeit unter erschwerten Bedingungen zu prüfen und zu verbessern.



Die bisher längste Strecke: London—Monte Carlo (ca. 5450 km)

Mit der Zeit entwickelte sich aus diesem Prüfverfahren eine eigene Sportart, ausgestattet mit einem Reglement und einem Dachverband in Brüssel, der „Union Internationale Motonautique“ (UIM). Unabhängig von den maritimen Pioniertaten der Amerikaner trugen auch die sportvernarnten Bewohner des britischen Insel-Königreichs ihr Scherflein zur neu erwachenden Sportart bei: Ihre ersten Boote waren mit Dieselmotoren bestückt, die auch heute noch das Starterfeld füllen.

Das Reglement läßt in der Wahl der Motoren große Freiheiten. Nur der Hubraum ist in zwei Klassen eingeteilt: Man unterscheidet zwischen der Klasse bis 8 Liter und der bis 16 Liter. Für die immer noch fahrenden Dieselboote gelten als Obergrenze 16 beziehungsweise 32 Liter Hubraum.

Neben der Motorleistung entscheiden auch Gewicht und Länge über Sieg oder

Niederlage. Während große Renner bei höheren Windstärken im Vorteil sind, haben leichte und manövrierfähigere Boote nur bei ruhiger See Chancen auf vordere Plätze. Zum Einsatz kommen heutzutage nur noch Kunststoffboote in der sogenannten „tiefen V-Form“, die am leichtesten die Wellen teilen.

Fit halten sich die Powerboot-Piloten ohne besonderes Training. Dr. Trost, als 58jähriger Senior in der Offshore-Gilde: „Ich esse wenig, um kein Übergewicht zu bekommen, und ich trinke kaum Alkohol. Außerdem gehe ich viel spazieren.“

Dennoch ist die physische Anstrengung enorm. In Rennfahrerkreisen erzählt man sich die Geschichte, daß Kollegen schon bewußtlos die Ziellinie gekreuzt haben sollen. Wie das Boot gestoppt worden ist, weiß keiner mehr.



In Rennkleidung: Helm und Schwimmwesten sind Vorschrift

VW Kredit Bank Audi die Bank für Volkswagen- und Audi-Fahrer Beweis:

- Wir finanzieren alle Neuwagen des VW-Audi Programms.
- Wir finanzieren jeden Gebrauchtwagen, den Sie in einem VW-Audi Betrieb kaufen.
- Wir finanzieren Zubehör und Mehrausstattungen — vom Radio bis zur Automatik.
- Wir finanzieren Reparaturen ab DM 300,—, die in einem VW-Audi Betrieb ausgeführt werden.
- Wir finanzieren Versicherungsprämien von der Kfz.-Haftpflicht bis zur Vollkasko.
- Wir finanzieren Kredit-Sicherheit durch eine Restschuldversicherung für den Krankheits- oder Todesfall.

Und daß jeder Finanzierungs-Wunsch schnell, unbürokratisch und diskret erfüllt wird, ist selbstverständlich.

Informieren Sie sich in Ihrem VW-Audi Betrieb.

VW Kredit Bank Audi die Bank für Volkswagen- und Audi-Fahrer

Schneeketten Marke Nordland Eifelspur-Super



**Auto-Profis
wissen warum!
Fragen Sie Ihren Fachhändler!**

Informationsmaterial durch

AUGUST THIELE, 586 ISERLÖHN-KALTHOF, POSTFACH 103 40

Vive le Franc

Frankreich investiert Milliarden für Wassersportler.

Wie Gott in Frankreich, so schwören Freizeitkapitäne, die es ausprobiert haben, fühlen sich angeblich Segler und Motorbootfahrer dort, wo sich die französische Mittelmeerküste am weitesten nach Süden schiebt.

Vor zehn Jahren noch gab es hier nur Stechmücken, Sümpfe und ungerodete Wildnis. Pechvögel sollen sich sogar die Malaria geholt haben. Doch mittlerweile hat sich das Bild vollkommen gewandelt. Denn heute

gilt der ehemals unwirtliche Küstenstreifen von Langue-doc-Roussillon am Golf von Lyon in Südfrankreich als eines der schönsten Reviere für Segler, Taucher und Motorbootkapitäne.

Landschaft nach Plan

Mit einem detaillierten Plan und in einem teuren Kraftakt – allein die erfolgreiche Insektenvertilgung kostete bis heute über 45 Millionen Mark – stampfte der französische Staat zusammen mit

privaten Baugesellschaften innerhalb eines Jahrzehnts ein Eldorado für Freizeitschiffer aus dem ehemals morastigen Boden, das in Europa ohne Beispiel ist.

Von La Grande Motte nahe der Camargue im Osten bis Saint-Cyprien-Plage unweit der spanischen Grenze liegen rund 200 Kilometer Küste, die ganz nach dem Geschmack von Wassersportlern gestaltet wurden, ohne jedoch die Landschaft nach spanischem Muster wahllos einzubetonieren. Denn trotz

der Erschließung für den Massentourismus legten die staatlichen Planer Wert darauf, daß Naturschutzgebiete erhalten blieben und die Landschaft architektonisch reizvoll gestaltet wurde.

Stadtbild nach Wunsch

Dabei bemühten sich die beamteten Baumeister jedem Feriencenter seinen eigenen stilistischen Akzent zu geben. La Grande Motte zum Beispiel gleicht einer



Von Island nach Norwegen: 2.500 mörderische Kilometer. Windstärke 7. Der Außenborder? Natürlich Johnson.

Sie können einen Johnson fahren und einem Johnson vertrauen – überall wo es Wasser gibt.

Michel de Hemptinne, Sportler und Forscher, bewies es, als er Johnson Außenbordmotoren vertraute, die ihn und seine Kameraden sicher über 2.500 km durch eines der wildesten Gewässer – von Island nach Norwegen – brachten.

Bootsexperten wissen es: Die Zuverlässigkeit von Johnson ist das Ergebnis härtester Testserien, die jemals für Außenbordmotoren durchgeführt wurden. Zum Beispiel:

Der 100-Stunden-Test:

Willkürlich ausgesuchte Johnson-Motoren werden an ein Testboot montiert und auf Zuverlässigkeit, Treibstoff-Verbrauch, Geräuschniveau und Beschleunigung getestet.

Der Block-Test:

Entwicklungsmotoren werden einer Serie von Spezial-Versuchen unterworfen. Einer dieser Tests besteht darin, daß ein Motor an ein Boot befestigt und über ein 30 cm starkes Holz gefahren wird.

Der Vibrations-Test:

Alles – von kleinen Blatt-Ventilen bis hin zum kompletten V-4 Motor wird auf eine Spezialmaschine montiert und wild geschüttelt. Brutal, um kritische, schwache Stellen ausfindig zu machen und zu verbessern.

Das Dyno-Boot:

Ein 8 m Dynamoboot, das einzige seiner Art im industriellen Bereich, testet die Schubkraft der Motoren bei jeder gewünschten Geschwindigkeit. Ausgestattet mit einer Batterie von Meßgeräten und Testapparaten, spielt es eine Schlüsselrolle in der zukunftsweisenden Motoren-Entwicklung.

Die Kälte-Kammer:

Anlasser und Schock sowie andere Motorteile werden Gefriertemperaturen weit unter denen, die im Wasser anzutreffen sind, unterworfen. Um sicher zu gehen, daß sie nicht versagen – wenn sie gebraucht werden.



Johnson

...der
meistgekaufte.
Weltweit.

Gehen Sie zu Ihrem Johnson-Händler, er wird Sie über die 1976-Baureihe unterrichten. Vom 2 PS bis zum brandneuen V6-200 PS, dem größten Außenbordmotor, der jemals hergestellt wurde. Er hat den zuverlässigen Johnson, der gerade der Richtige für Sie ist.

Im 3. Jahrzehnt importiert und betreut von
Ernst O. Hesse
4006 Erkrath, Otto-Hahn-Straße 2
Tel. (02 11) 25 09-1



Informieren Sie sich auf der boot '76 in Düsseldorf
vom 24. 1. bis 1. 2. 1976 · Halle 7 · Stand 7060/7061

Kenner wählen ZEPHYR-Boote, die Sportschlauchboote der Spitzenklasse.

Vielseitigkeit und höchste Sicherheit sind die Pluspunkte für Zephyr-Sportschlauchboote. Schnelle Gleitfahrt, Wasserski, Segeln – Ihr Zephyr-Boot bietet alles in Perfektion, aber ohne Liegeplatzprobleme. Möchten Sie mehr wissen? Unsere Experten sagen Ihnen alles über Sportschlauchboote. **Gratis.**

zephyr

Deutschlands älteste und größte Schlauchbootwerft. Wir haben die längste Erfahrung.

Zephyr-Boote
gibt es in fünf
verschiedenen
Größen.



Gratis- Gutschein

für den großen farbigen
Zephyr-Bootskatalog

Y
db

Deutsche Schlauchbootfabrik

Hans Schelbert

D-3457

Eschershausen

Postfach A5

☎ (05534) 551



Continental

FLAMINGO 200
DM 14 980,- inkl. MWST ab Werk*



Motorboote, Daycruiser, Motoryachten international anerkannter Werften finden Sie in unserem riesigen Lieferprogramm: SEA RAY, ALMARINE, LARSON, ALI CRAFT, BOSTON WHALER u. a. Foto: SRV 200, ein Sportboot der weltberühmten SEA RAY-Flotte. Fordern Sie Farbprospekt und Preislisten, auch über Trailer, Ausrüstung und Zubehör. Schreiben oder besuchen Sie uns: Wir stehen Ihnen gern zur Verfügung: ständige Bootsausstellung in Hallen auf über 2200 qm Fläche.

E. BAENSCH

Bootsimport, Abt. T1

Bad Nenndorf, Rotteure 2-4

Tel. 0 57 23 / 30 06 / 6, Telex 97 22 97

Das Freizeitvergnügen, das Sie sich leisten können. Unsinkbar, kentersicher, leicht zu trailern und zu slipen. Sehr geräumige Plicht. Behagliche Kajüte mit Pantry. 5 Schlafplätze. Fordern Sie Test, Prospekt, Preisliste und Liefernachweis.

*unverb. Preisempfehlung

atlanta boot gmbh

8961 Weitnau (08375) 8081

Vertretungen in Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Japan, USA u. Kanada.

Gebrauchtboote

Liste anfordern.

Hulschen, 307 Nienburg

Postfach 1373

Telefon: 0 50 21 / 32 67

Haben Sie noch kein Glastron-Boot?

Glastron ist Freizeitfreude und Vergnügen – ein Hobby für die ganze Familie – modern, interessant und erholsam!

Wir informieren Sie gern über Preise – Daten – Möglichkeiten.

– oder sind Sie ein Freizeit-Versager?



CV – 16/SS

GLASTRON

Qualitäts-Boote, 31 Modelle

Bootsimport
B. Tibus

3422 Bad Lauterberg/Odertal
Telefon 0 55 24/38 85

In Deutschlands größtem Bootslager finden Sie sicherlich das, was Ihren Vorstellungen und Ihrer Brieftasche entspricht. Wir haben ein erstklassiges Händlernetz – 200 Boote am Lager



FAMILIENBOOTE

auch als Bausatz

BOOTSWERFT GADE

Schmithoferstr. 32, 51 Aachen-Wal

Telefon 0 24 08 / 72 66



WIKING

Sportschlauchboote
für alle,
die das Wasser lieben
5 Typen –
85 Möglichkeiten

- | | |
|---------------------------------------|--|
| ☐ Urlaubsfahrt | ☐ Wasserski |
| ☐ Langfahrt | ☐ Segel |
| ☐ Küste | ☐ Motor stark ☐ leicht |
| ☐ binnen | ☐ Pers. ☐ PS |

ankreuzen, mit Absender an Wiking, Informationsmappe kommt unverbindlich. Besuchen Sie uns auch am Wochenende. 352 Hofgeismar 20 Tel. 05671-2027/8

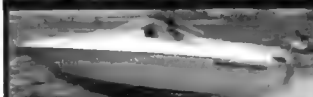
Informieren Sie sich auf der „boot '76“ in Düsseldorf vom 24. 1. – 1. 2. 76 – Halle 7

SPORT MUHL bringt 1976:



Vom Motorboot ab 2,4 m
bis zum Kajütkreuzer 9,3 m.
Weltgrößter Hersteller

REINELL



Alleinimport: SPORT MUHL
351 Hann.-Münden - ☎ 05541/80 45
3-Flüsse-Stadt bei Kassel.
Großes Lager an Gebrauchts-
objekten u. Gelegenheiten.
Ständige Bootsausstellung,
sonn- u. feiertags geöffnet.
Beratung 11-13 Uhr.

Seekarten

Fach- und Unterhaltungsliteratur, nautische Geräte – die große Übersicht für die Planung Ihres nächsten Seetörns bietet

Der große E & M-Katalog

Handmappe für Sportschiffer

(Schutzgebühr DM 2,- in Briefmarken)



Eckardt & Messtorff

Vertriebsstelle des Deutschen
Hydrographischen Instituts
2 Hamburg 11, Rödingsmarkt 16a
Tel. 040/36 43 74, FS 02 163 639

Weitere Bootsanzeigen auf Seite 92 unter „Verschiedenes“

Wellenreiter

Was Boote von 1400 Mark bis 520 000 Mark bieten.

Wer sich aus dem riesigen Angebot von Booten ein eigenes Modell herausucht, ohne sich vorher hinreichend zu informieren, kann sich ebenso gut unter die Dusche stellen und genüßlich Hundertmarkscheine zerreißen: auch dabei wird er naß und arm.

Denn mit dem Kauf einer Yacht nach dem Werbeprospekt allein ist es nicht getan. Bis das Schiff gebrauchstüchtig ist, fällt noch einmal eine Summe in Höhe des Kaufpreises für wichtiges Zubehör an, von den später anfallenden festen Kosten für Liegeplatz und Versicherungen ganz zu schweigen. Daher empfiehlt es sich, am Anfang lieber tiefzustapeln, um vor finanziellen Überraschungen sicher zu sein.

Die folgenden Beispiele geben nur den Mindestpreis an, nach oben sind keine Grenzen gesetzt.

● **Mungo** heißt eine leichte Segeljolle von Atlanta (8961 Wettnau), die wegen ihres geringen Gewichts von nur 40 Kilogramm auch auf dem Autodach transportiert werden kann. Preis: 1 360 Mark.

● **Klepper Aerius 20** ist ein Faltboot, in dem zwei Erwachsene bequem Platz finden. Der Aerius hat gut zwei Drittel weniger bewegliche Teile als ein herkömmliches Faltboot und läßt sich daher sehr leicht zusammenbauen. Preis: 1 490 Mark.

● **Puck V 300**, geeignet für Außenbordmotoren bis zwölf PS von Bootsbau Dieter Hellwig (4 Düsseldorf), ist ebenfalls auf dem Autodach



Dufour 31: Mercedes der Meere



Mungo: Leichtgewicht für VW-Dächer

zu transportieren. Preis ohne Motor: 1 595 Mark.

● **Gobbi 5,70 Cabin**, ein trailerbares Kajütmotorboot von Peter Fischer GmbH (8063 Höfa 1/Odelzhausen) ist aufgrund seiner hohen Bordwände voll küstentauglich. Preis mit 140 PS-Motor: 26 500 Mark.

● **Trias** nennt sich ein Dreimann-Kielboot von Fritzmeier-Bootsbau (8206 Bruckmühl-Hinrichsseggen), das als Rennsegelboot schon bedeutende Regattaerfolge verbuchen konnte. Preis: um 28 000 Mark.

● Die **Dufour 31**, ein seetüchtiges Segelschiff, wird von Kennern oft als Mercedes der Meere bezeichnet. Der 9,40 Meter lange Kreuzer wird von Boote Massag (7067 Urbach) vertrieben. Preis: 90 100 Mark.

● **Adler 43** ist die Bezeichnung für ein Rohwasser-schiff aus Mahagoni, das von der Firma Sührke (2 Hamburg 22) vertrieben wird. Preis der hochseetauglichen Motoryacht: 520 000 Mark.

Angehende Freizeitkapitäne sollten stets bedenken, daß die Seefahrt wie ein Rauschgift wirkt. Denn wer einmal den Anker verschluckt hat, so heißt es in einem Seemannsgarn, den läßt der Klabautermann nie mehr los.

Das nächste Extra erscheint in Heft 4/76 mit dem Thema: Reisen in den Sommer.



1975 freuten sich über 34.000 Autofahrer über ihren neuen Alfa Romeo. Dieses Jahr sind Sie dran.

Schauen Sie sich auf unseren Straßen um. Aus dem exklusiven Außenseiter Alfa Romeo ist beinahe schon eine „deutsche“ Automobilmарke geworden. Wir erklären uns das so:

Alle Alfa Romeos verfügen über eine Motorisierung, die sie aus ihrer Klasse deutlich abhebt. (Die Alfa Romeo Berlina 2000 hat 131 PS).

Alfa Romeo entwickelt für seine Modelle zukunftsweisende Konstruktionsprinzipien. (Die Alfettas von Alfa Romeo haben Achslastausgleich, was ihnen überragende Fahreigenschaften verleiht).

Jeder Alfa Romeo verfügt über Ausstattungsmerkmale, wie sie bei vergleichbaren Wagen nicht anzutreffen sind. Und außerdem hat es sich herumgesprochen, daß bei Alfa Romeo vieles exklusiv ist, nur der Preis nicht.

Weiteres Wissenswertes über Alfa Romeo erfahren Sie jederzeit und gern von nahezu 600 Händlern in Deutschland.

Alfa Romeo

Männersachen

Für See- und Sehleute.



Nach alten Plänen originalgetreu in Handarbeit gefertigt, präsentiert sich das 82 Zentimeter lange und 40 Zentimeter hohe Modell einer spanischen Fregatte. Dieser Schiffstyp, der im 17. Jahrhundert wegen seiner großen Schnelligkeit weniger wendige Kriegsschiffe in See-

schlachten unterstützte und später auch als Einzelkämpfer und Aufklärer diente, wurde noch vor gut 150 Jahren als bewährtes Handelsschiff eingesetzt. Vertrieb: Maritim-Shop H.F. Klapp, 4401 Senden bei Münster, Am Schloßpark 20. Preis: 235 Mark.



Mehr An- als Durchblick erlaubt das etwa 200 Jahre alte Teleskop in Admiralsausführung, das nur bewährten Schiffsführern dienstgradmäßig zustand. Vertrieb: Maritim-Shop H.F. Klapp, 4401 Senden bei Münster, Am Schloßpark 20. Preis: um 500 Mark.



Selbst bei hohen Wellen hält das ferngesteuerte Modellrennboot „Streaker“ eine Geschwindigkeit von 40 km/h – und das eine halbe Stunde lang. Vertrieb des Bausatzes ohne Motor und Elektronik: Heiner Gundert, 7032 Sindelfingen, Dachsweg 3. Preis: 212 Mark.



Nur mit Vorsicht ist der 74-prozentige „Coruba“, ein echter Jamaikarum, zu genießen. Nur sollten ihn nur Seebären trinken. Vertrieb: Tesdorpf & Deiters, 239 Flensburg, Schleswiger Str. 107. Preis: um 30 Mark.



Als maritimes Haustelefon läßt sich heute die schwere Schiffsglocke verwenden, die früher an Bord nur zu feierlichen Anlässen geläutet wurde. Vertrieb: Schefferling, 2400 Lübeck 1, Untertrave 34. Preis: 105 Mark.



Weltweiten Empfang auf 22 Bereichen einschließlich Seefunk verspricht das Portable CRF-220, das mit Netzstrom, aber auch durch Auto-, Boots- und Taschenlampenbatterien betrieben werden kann. Das von drei meterlangen Antennen überragte Wellenkörperchen enthält im Deckel zwei Tabellen, auf denen sich die Zeitverschiebungen in jedem Erdwinkel ablesen lassen. Vertrieb: Sony GmbH, 5 Köln 30, Mathias-Brüggen-Straße 70. Preis: um 2600 Mark.



Als nautische Kostbarkeiten von hohem Wert gelten holländische Kupferstiche mit Schiffsmotiven, weil es von jedem Bild nur ein Exemplar auf der Welt gibt. Vertrieb: Maritim-Shop H.F. Klapp, 4401 Senden bei Münster, Am Schloßpark 20. Preis: 500 Mark.



Alle halben und vollen Stunden läutet die ganggenaue Glasenuhr aus poliertem Messing. Auf hoher See ruft der Chronometer nach vier Stunden (= acht Glasen) zum Wachwechsel. Vertrieb: Schefferling, 2400 Lübeck 1, Untertrave 34. Preis: 168,80 Mark.

Der feine Unterschied

Wie teuer billige Austauschmotoren sein können.

Von Klaus Wießmann

Als die Operation beendet war, kam den Experten der Verdacht, daß Kurfuscher am Werk gewesen waren: Die Nockenwelle war eingelaufen, die Lagerschalen wiesen Risse auf, verschiedene andere Motorteile waren gar nicht erst repariert worden.

Gegenstand der Inspektion war ein von einem Spezialbetrieb regenerierter Mercedes-Motor, der mit einem

Original-Tauschaggregat verglichen wurde. Seziert wurden beide Triebwerke, die im Preis um rund 1500 Mark differieren, von Daimler-Benz. Ort der Handlung war eine ehemalige Baumwollspinnerei in Brühl bei Esslingen, in der Daimler-Benz heute täglich 110 Motoren aufbereitet.

Die professionellen Motoren-Verjünger bei Mercedes leben mit großer Konkurrenz auf dem Tauschmotorenmarkt. Fast jeder Zylinderschleifer oder Instandsetzungsbetrieb, der etwas auf sich hält, überarbeitet alte Mercedes-Triebwerke oder liefert komplette Austauschmotoren. Über mangelnde Auslastung müssen sich jene Betriebe nicht beschweren, denn ihre Produkte sind teilweise bis zu 65 Prozent billiger als im Mutterwerk.

Ehe der Billig-Motor demonstriert wurde, hatte er Gelegenheit, sein Leistungsvermögen auf dem Prüfstand zu beweisen. Dazu ein Mercedes-Techniker: „Die Leistung des Motors lag an der unteren Grenze des Mercedes-Streubereichs.“ Dieser

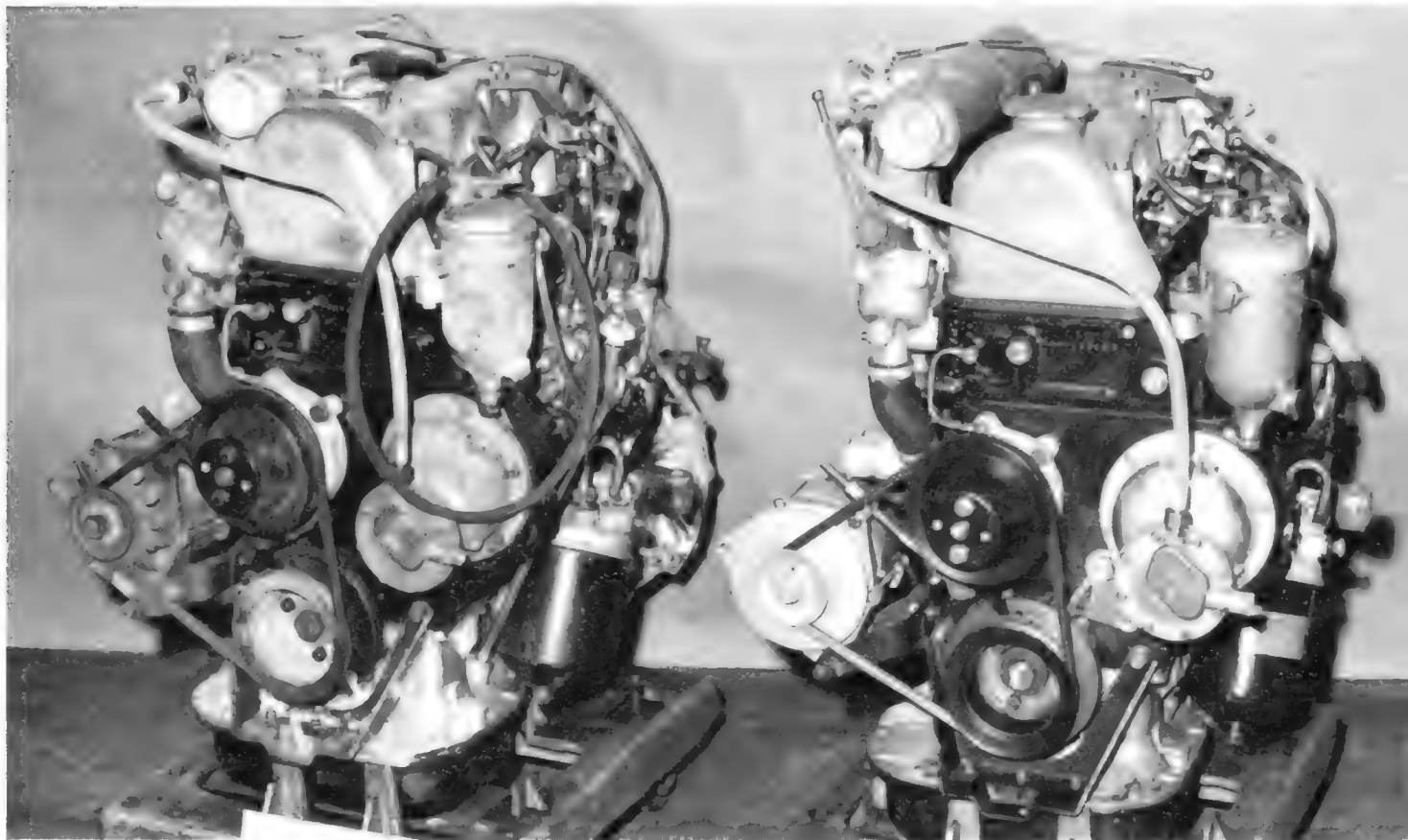
Prozedur müssen sich im übrigen sämtliche in Brühl erneuerten Motoren unterziehen. Für zwei Triebwerke aus der Tagesfertigung wurde eine zusätzliche Hürde aufgebaut: Sie müssen sich einem dreistündigen Dauerlauf unterziehen.

Der äußere Zustand der beiden Prüflinge war ebenfalls recht unterschiedlich. Während der werksseitig präparierte Austauschmotor sauber wie ein Neuer war, zeigten Roststellen am Billig-Motor davon, daß das Triebwerk schon einige Jahre im Einsatz gewesen war. Besonders markante Roststellen prangten an der Schwungscheibe und am Auspuffkrümmer. Die Wasserschläuche, die bei den Original-Werksmotoren stets

erneuert werden, waren alt, und die Wasserpumpe war laut Aussage von Daimler-Benz „total undicht“.

Die größten Differenzen traten jedoch beim Innenleben der beiden Maschinen zutage. Der Motor aus dem Spezialbetrieb war mit Kolben bestückt, die – wie die Daimler-Techniker behaupteten – einer nicht freigegebenen Variante entstammten. Außerdem waren die Zylinder-Laufbuchsen aufgeböhrt worden. Sie werden bei den Original-Daimler-Benz-Triebwerken generell

Beim Zerlegen des billigen Austauschmotors zeigten sich gravierende Mängel. Etliche erneuerungsbedürftige Motorteile waren nicht ersetzt worden.



Schon äußerlich große Unterschiede: Billigmotor aus Spezialbetrieb (links) — Daimler-Benz Original-Austausch-Triebwerk

erneuert. Entscheidender war jedoch, daß der Zylinderkopf gerissen war. „Wir hätten diesen Kopf gegen einen neuen ausgetauscht“, bemerkte man dazu im Brühler Austauschmotorenwerk.

Beim Sezieren des billigen Tauschmotors stießen die Brühler Spezialisten auf weitere Fehlerquellen: Die Lagerschalen wiesen nach dem kurzen Prüflauf bereits tiefe Risse auf. Sie waren entstanden, weil auf der Kurbelwelle ein kleiner Steg stand. Außerdem war die Nockenwelle „fast einen Millimeter eingelaufen“, die Nocken-Geometrie stimmte schließlich auch nicht.

Die Verschraubung der Pleuel fand ebenfalls nicht den Zuspruch der schwäbi-

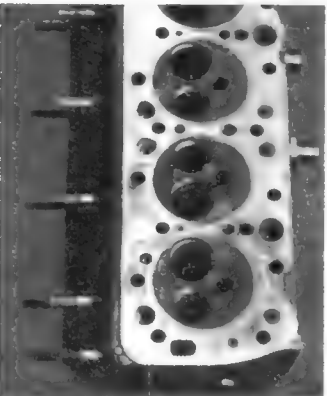
schen Werksmotoren-Aufbereiter. Man hatte bei dem billigen Aggregat nur neue Muttern auf die alten Schrauben gesetzt. Daimler-Kommentar dazu: „Das hält nicht, da die Vorspannung zum Teufel geht.“

Die Anhäufung der Defekte bei dem zerlegten Billig-Motor ließ die Mercedes-Techniker zum Schluß rätseln, wie dieser Betrieb, der das Austauschtriebwerk mit einer Garantie von einem Jahr oder 50 000 Kilometer ausstattet, über die Runden kommen kann.

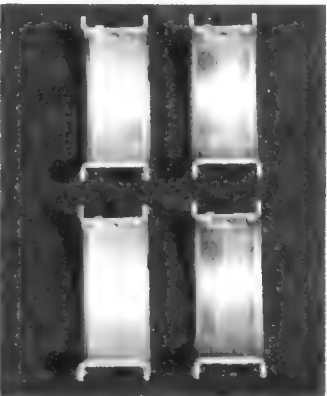
Eines jedenfalls steht fest: Wer am Austauschmotor spart, läuft Gefahr, daß er hinterher drauflegt.



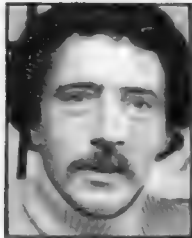
Teile vom Billigmotor: verrostete Schwungscheibe ...



... gerissener Zylinderkopf ...



... eingelaufene Lagerschalen



Clauspeter Beckers

Fahrstunde

Heute: ... und plötzlich war es glatt.

Unfallträchtige Situationen gehören zu den alltäglichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs. Was kann der Autofahrer tun, um sie rechtzeitig zu erkennen? Was kann er unternehmen, wenn sie trotz aller Umsicht eintreten?

Die Situation

Unverhoffte Glätte, die womöglich staubtrockenem Asphalt folgt, gehört zu des Autofahrers ganz besonderen Winterfreuden. Schon der Herbst bietet als Vorpeise dazu glitschige Rübenblätter und die schmierigen Spuren landwirtschaftlicher Fahrzeuge. Im Winter lauert Eis, wo es keiner vermutet. Wer derlei ahnungslos unter die Reifen bekommt, sitzt alsbald inmitten beträchtlicher Schwimmwinkel.

Die Ursachen

Theoretisch kann plötzliche Glätte natürlich überall auftreten. In der Praxis bevorzugt sie eine Reihe von Lieblingsplätzen. Einmündungen landwirtschaftlicher Wege sind in der Hackfrucht-Saison immer lehmverdächtig. Ausfahrten von Kiesgruben und Zufahrten zu Großbaustellen sind meistens gut befeuchtet und im Winter möglicherweise eisig. Eis aus heiterem Himmel droht bei Temperaturen um den Gefrierpunkt auf und unter Brücken sowie in schattigen Waldpartien, weil sich dort vorzugsweise konden-

siertes Wasser niederschlägt. An Kreuzungen, die Autos zu längerem Verweilen zwingen, sammelt sich nicht selten Tauwasser aus den Radkästen und vom Wagenboden, das dort Eisflächen oder -spuren bilden kann. Aus nicht geräumten Nebenstraßen wird bisweilen auch Glättebildendes auf ansonsten geräumte Hauptstraßen verschleppt.

Die Gegenmaßnahmen

Wer unverhofft schleudern auf persönliches Talent, Reaktionsvermögen und Fahrsicherheit des Autos vertraut und tollkühne Lenkkorrekturen vornimmt, kann auf solch kleinen Glättetestellen, oder besser gesagt dahinter, eine böse Überraschung erleben. Ein Auto, das auf trockener Straße ausbricht, ist meist korrigierbar. Selbst auf gleichmäßig glattem Untergrund ist ein Abfangen durchaus möglich. Auf begrenzter Glätte ist der Schleudervorgang dagegen nicht bewältigt, bevor wieder griffige Straße unter die Räder kommt, und wer diesen Übergang mit querstehendem Auto in Angriff nimmt, kann sich auf eine Seitenrolle gefaßt machen. Es empfiehlt sich darum, alle Lenkkorrekturen zart und auf das Wesentliche beschränkt anzusetzen — andere Autos, Bäume und sonstige harten Gegenstände meiden. Je weniger der Fahrer mit dem Wagen kämpft, desto größer ist die Chance, die glatte Stelle rollend und ohne Risiko zu verlassen. Sollte die Partie in eine ohne Straßengraben angrenzende Wiese führen, macht das meist nichts, sofern das Auto dort ausrollen darf. Bremsen ist in solcher Lage nur unter zwei Voraussetzungen erlaubt: Wenn es anschließend sowieso kracht oder wenn der Wagen wieder stabil in der Spur läuft.



Ronnie Peterson



James Hunt



Jochen Mass



Tom Pryce



Clay Regazzoni



Emerson Fittipaldi



Lauda und seine Jäger

Fahrer-Weltmeisterschaft 1976: viele Neuerungen, viele Chancen.

Von Heinz Prüller

Alberto Ascari 1952 und 1953, Juan Manuel Fangio 1954, 1955, 1956 und 1957, Jack Brabham 1959 und 1960: Nur drei von 14 Automobilweltmeistern haben es bis jetzt geschafft, ihren Titel erfolgreich zu verteidigen, in aufeinanderfolgenden Jahren Champion-Lorbeeren zu erkämpfen. Warum so wenige? „Ein Weltmeister“, doziert Jackie Stewart, „ist immer furchtbar beschäftigt, wird irritiert und abgelenkt. Ihm, dem ganzen Team – Ingenieuren, Mechanikern usw. – fehlt darum oft der Biß. Weil die Notwendigkeit, zu gewinnen, nicht mehr so groß ist.“

Und deshalb glaubt Stewart: „1976 wird eher nicht wieder ein Niki Lauda-Jahr.“ Mitte November ließ sich der pfiffige Schotte zur Prognose hinreißen: „Ich tippe auf Fittipaldi. Weil er wieder ganz hungrig nach Siegen ist.“

Wenige Tage später war klar, daß sich Stewart geirrt haben mußte: Fittipaldis Sensationstransfer von McLaren zu Copersucar scheuchte den ganzen Formel-Zirkus auf. „Ich weiß“, bekannte Fittipaldi, „daß ich mit dem Copersucar frühestens ab Sommer 1976 konkurrenzfähig bin, daß Lauda über mich lachen wird. Aber 1977, da

Sechs Spitzenfahrer (links oben) greifen 1976 bei der Jagd auf Weltmeister Lauda (12) auf bewährte Grand Prix-Technik zurück, vier (Seite 80) betreten technisches Neuland.

lache vielleicht ich: Übernächste Saison traue ich mir einen Weltmeister-Titel zu.“

McLaren-Boß Teddy Mayer tobte, als ihn Fittipaldi vom Züricher Flugplatz unterrichtete: „Deine Landsleute müssen dir ja einen unheimlichen Haufen Gold bezahlt haben.“ Emerson bestritt: „Es ist etwas mehr Geld, als du mir geboten hast, aber nicht so viel mehr.“ Die private Zuckerindustrie Brasiliens sponsort mit jährlich 1,5 Millionen Mark das Formel 1-Projekt von Fittipaldi. Ob das reicht, um einen abenteuerlichen Plan zu realisieren?

Fittipaldi spricht immer von der „Liebe auf den ersten Blick“, die explosionsartig hervorbrach, „als ich die Zeichnungen, das neue Monocoque und Teile der Rad-aufhängung gesehen habe: Alles so genial einfach. Ich war hingerissen“. Doch so ganz traut dem Schlaufuchs aus São Paulo niemand.

Und so lautet die Gretchenfrage der Formel 1-Saison 1976: Bleibt Fittipaldi die Faust im Nacken der Ferrari oder nicht? Zumal die Squadra azzura der Konkurrenz schon wieder einen Schritt voraus ist. Lauda und Regazzoni brachen mit dem 312 T 2 – 15 Kilo leichter, Kotflügelstummel, de Dion-Hinterachse, zehn Zentimeter schmalere Spur – auf ihrer Teststrecke bereits die Rundenrekorde des „alten“ 312 T. Enzo Ferrari konnte

im elften Stock des Fiat-Gebäudes, in der Direktions-etage, stolz Bericht erstatten – etwas atemlos, denn der Commendatore, der Flugzeuge und Aufzüge haßt, geht dort auch in den elften Stock zu Fuß.

Daß der bisherige Ferrari-Rennleiter Luca Montezemolo ins Fiat-Gebäude übersiedelt, wertet Augenzeuge Stewart nicht negativ: „Damit ist frischer Wind garantiert. Obwohl Montezemolo neben Teddy Mayer die Formel, wie man Autorennen gewinnt, am besten kennt.“

In Mayers neuer McLaren-Gleichung steht neben Jochen Mass jetzt James Hunt, gewohnt, nur auf sich selbst zu schauen. Heute gibt Hunt zu: „Ohne unsere Automieter oder -käufer hätten wir schon im Frühjahr 1975 zusperrern müssen.“ Hunt im McLaren ist zweifellos ein potentieller Weltmeister. Auch Mass? „Unter die ersten drei, vier der Endabrechnung möchte ich 1976 kommen“, hat Jochen sein Ziel abgesteckt. „Ich wünsche mir erstens, daß mir gewisse Fehler nicht mehr passieren. Und zweitens ein etwas intimeres Verhältnis zu Teddy Mayer.“

Fittipaldi und Hunt, das waren die „Transferbomben“ 1975/1976. Auch Jody Scheckter wäre eine geworden, hätte sich nicht Shadow-Sponsor UOP (Zahlungen in fünf Jahren: 12 Millionen Dollar) über Nacht zurückge-

zogen. „Jody war knapp daran, für Shadow zu unterschreiben“, weiß Stewart, der – streng geheim – nach zweijähriger Pause, erstmals seit dem Watkins-Glen-Training 1973, wieder in einen Formel 1-Wagen kletterte.

In Paul Ricard drehte er mit dem sechsrädrigen Tyrrell „Project 34“, mit vier Kameras bestückt, ein paar Filmrunden für seinen Ex-Sponsor elf, danach ließ er die Kameras abmontieren, „um fünf halbwegs schnelle Runden hinzulegen. Mir war, als wäre ich erst gestern aus dem Cockpit gestiegen. Sofort war alles synchron.“ Jackie fuhr 1:13,8 Minuten, knapp vier Sekunden über Fittipaldis McLaren-Zeit, „aber ich wäre bis auf 1,5 Sekunden herangekommen, hätte ich mich etwas mehr bemüht“.

Ein Comeback plant Stewart dennoch nicht. „Ich spürte keine Sehnsucht, keine Emotionen, keine Wünsche, nichts. Als hätte man in mir einen Schalter umgelegt, das elektrische Licht ausgeknipst.“ Immerhin: „Der sechsrädrige Tyrrell ist so revolutionär, daß ich ihn einfach probieren mußte.“ Und dann merkte Stewart „kaum einen Unterschied: Die gleichen Brems-, die gleichen Lenkkräfte. Aber: Wenn dieses Auto gut wird, dann wird's verdammt gut.“ Teamchef Ken Tyrrell ist das Experiment 200 000 Mark („alles aus eigener Tasche“) wert. ➤

Lauda und seine Jäger

Vorteile bringt der neue Tyrrell vor allem auf den Geraden. Tyrrell-Konstrukteur Derek Gardner: „Was bei herkömmlichen Formel 1-Rennwagen die Schnelligkeit auf Geraden am meisten beeinträchtigt, ist der durch die Dimensionierung der Räder gegebene Luftwiderstand. Verkleinert man alle Räder, verringert sich die Bodenhaftung in den Kurven. Vier kleinere Vorderräder dagegen verlieren keine

Bodenhaftung und senken zudem den Luftwiderstand enorm.“

Patrick Depailler, der die ersten Testfahrten mit dem Auto in Paul Ricard unternahm, ist von diesem ungewöhnlichen Rennwagen überzeugt. Insbesondere lobte er das gute Handling sowie das verbesserte Bremsvermögen.

Fast ebenso sensationell ist der Lotus 77 mit den außenliegenden Brems- und Aufhängungskomponenten. Eine

Konstruktionsart, die Ronnie Peterson „anfangs ein wenig erschreckt hat“, und die auch James Hunt während seiner Vertragsverhandlungen mit Lotus nicht geheuer war: „Wenn ich dort einsteige, dann erst, nachdem Konstrukteur Harvey Postlethwaite die Sache überarbeitet und kontrolliert hat.“

Der Zweck ist bekannt: Spur und Radstand lassen sich fast beliebig verändern. „Colin Chapman schläft nie, am wenigsten nach Niederlagen“, weiß Stewart. Doch

die Lotus-Mechaniker glauben: „Die Zeiten, da Chapmans Genieblitze zwei Sekunden gewonnen haben, sind vorbei.“ Man wird sehen. So enthusiastisch wie um den Lotus 77 hat sich Chapman schon lange um keinen Rennwagen mehr gekümmert, noch dazu mit erhöhtem Sponsorgeld.

Ob es Rolf Stommelen noch gelingt, einen Fuß in die Formel 1-Tür zu zwingen? Und schafft Hans Joachim Stuck endlich wieder eine

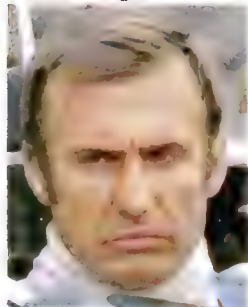
Fortsetzung auf Seite 94



Jody Scheckter



Patrick Depailler



Carlos Reutemann



Carlos Pace



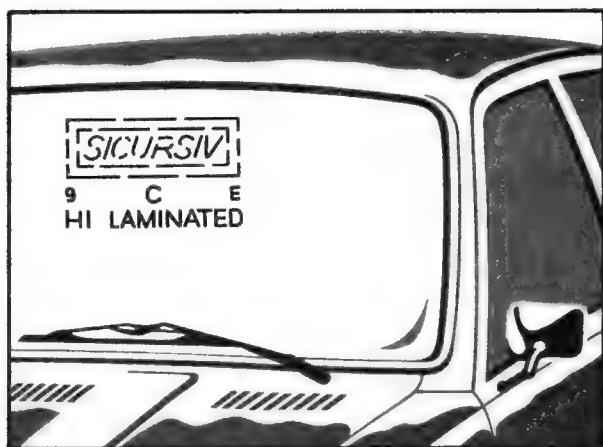
Revolution auf sechs Rädern: Tyrrell Project 34



Formel 1-Premiere 1976: Alfa-Zwölfzylinder im Brabham BT 45

Wir heissen SIV- Società Italiana Vetro. Trotzdem halten uns viele für eine deutsche Firma.

Warum?



SICURSIV-Sicherheitscheiben für Autos.

Das liegt an unserer Arbeitsweise. Wie wir unsere SICURSIV-Sicherheitscheiben herstellen. Wie pünktlich wir liefern. Wie gut unser Service ist.

„Ihr arbeitet deutscher als die Deutschen“, sagte einer unserer Kunden, der anfangs hauptsächlich zu uns kam, weil er meinte, dass die Italiener eine ausgezeichnete Tradition in der Glasherstellung hätten.

Wir haben ihm bewiesen, dass

Spitzenqualität – nicht nur hin und wieder. Sondern laufend.

Wir sind überaus gründlich, wenn es um Liefertermine geht. So kurzfristig wie möglich. Damit wir überpünktlich liefern können, haben wir unsere Lager auch in Deutschland.

Wir sind überaus gründlich, wenn es um den Service geht. Nicht nur vor dem Kauf perfekt. Auch hinterher. Zusammen mit den Stilisten der Autohersteller

wir nicht nur einen ausgezeichneten Ruf in der Glasherstellung haben. Sondern darüber hinaus in allem überaus gründlich sind.

Davon haben wir nicht nur ihn überzeugt. Sondern alle europäischen Autohersteller, mit denen wir zusammen arbeiten.

Wir sind überaus gründlich, wenn es um die Qualität geht.

studieren wir die neuen Scheiben der neuen Wagen. Taucht irgendwo ein Problem auf – und sei es noch so klein – unser Techniker ist sofort da.

Diese Gründlichkeit über alles hat sich überall rumgesprochen. Und uns zu einem der grössten Sicherheitsscheiben-Hersteller in Europa gemacht.

Jedes Jahr werden ca. 1,5 Millionen Autos mit SICURSIV-Sicherheitscheiben ausgestattet. Die unterschiedlichsten Automodelle – englische, französische, schwedische, italienische, deutsche. 120 verschiedene.

Und jedes Jahr wächst die Zahl derjenigen, die unsere italienische Firma für ein deutsches Unternehmen halten.

Wir sind stolz darauf.



SIV - Società Italiana Vetro
San Salvo (Chieti) Italia

Italienisches Glas für den europäischen Markt.

In dem Glas-Zenter von S.Salvo, die grösste Produktionseinheit im Glassektor Europas, produziert die SIV: „Sicursiv“ Verbundglas - und Hartglaswindschutzscheiben, „Sicursiv“ Climat beheizte Verglasungen, „Sicursiv“ Climaglass getönte Heckscheiben, „Sicursiv“ Einschiebenglas für Seiten- und Heckscheiben, „Sicursiv“ Radioglass Radioantenne-Frontscheiben.

truma
Caravan
BEHEIZUNG

truma
Caravan
BELÜFTUNG

truma
Caravan
BELEUCHTUNG

PROSPEKTE UND INFORMATIONEN: TRUMA-GERÄTEBAU PHILIPP KREIS, 8 MÜNCHEN 80, POSTFACH 80 10 40

Wir stellen aus auf der „Caravan + Boot“ in München 7.2.-15.2.76. Bitte besuchen Sie uns in Halle 3, Stand 307

testasa-e löst Potenz- probleme

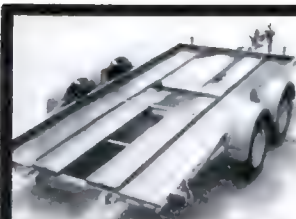
Leistungsschwund
nach Alter in %
Sexuelle Potenz

Alter	~ %
30	~ 8%
35	~ 13%
40	~ 25%
45	~ 33%
50	~ 47%
55	~ 51%
60	~ 55%
65	~ 60%

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflusst das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken - rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3295,- inkl. MwSt. Pkw-Kastanhänger, Bootanhänger, ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten. **MOSEL + CO., Anhängerwerk** 764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Heck-Jet

Heck-Jet ist die Heckschleife bei Pkws und Motorrädern und gibt Ihnen viel mehr Platz. Heck-Jet ist ein neues Modell aus der 2. Generation (Modell M. Fast Lane oder Speedster). Heck-Jet erweitert das Schutzkonzept und ist nicht nur ein Schutz vor Wind und Wetter. Heck-Jet ist ein Wagen aus Leichtmetall für Pkws. Heck-Jet ist ein Modell aus Leichtmetall.



wsk

ABC-Bank

Festgeld z. Zeit 4,50 - 7,50% p.a.

Sparbrief 7,5% p.a. Rückzahlg. in 4 Jahresraten: mittlere Kapitalbindungsdauer nur 2 1/2 Jahre.

Sparbuch z. Zt. 5 - 7,50% p.a.



Kapital und Reserven 20,4 Mio.

ABC-Bank GmbH · 5 Köln
Deichmannhaus · T. 02 21-20 61-1
Anfragen unter Kennziffer 3



DM 47,50

Rückgaberecht, NN-Liefer. + Versandk.

OPTIK-VERSAND · POSTFACH 1352 · 753 PFORZHEIM

NEU: DIE SUPERLEICHTE AUTO-SPORTBRILLE

In bester Optikergüte mit splitterfreien hochwertigen Sonnenschutzgläsern. Hochelastischer Rahmen aus Metall in den Farben schwarz-matt und stahlgrau. Die Gläser erfüllen die Anforderungen an die Abschwächung von Verkehrs-Signallichtern nach DIN 58 216 und sind deshalb für Fahrzeuglenker geeignet.

Talbot-Spiegel mit den bildschönen

international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (rechteckig 135 x 98 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

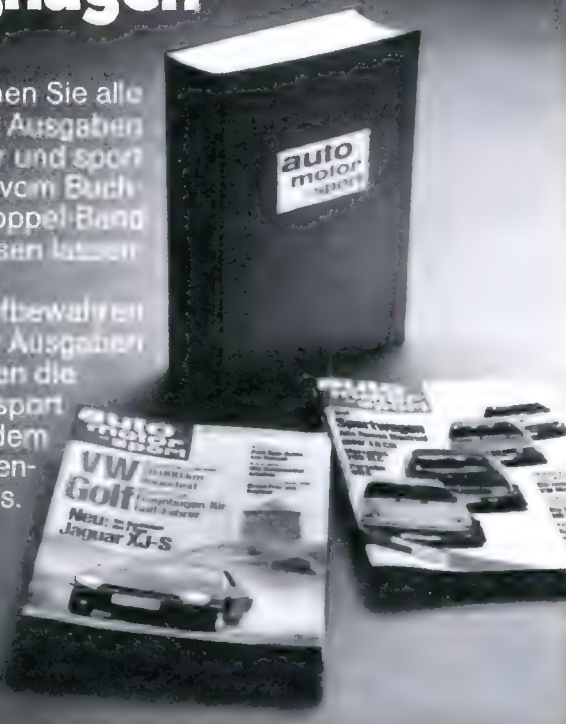
Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



Gesammeltes Lesevergnügen

Jetzt können Sie alle 26 Ausgaben auto motor und sport Jahrgang 1975 vom Buchbinder zu einem Doppel-Band zusammenfassen lassen!

Zum vorläufigen Aufbewahren der neuen 76er Ausgaben empfehlen wir Ihnen die auto motor und sport Sammelmappe mit dem praktischen Stäbchenmechanismus.



Bestellschein

auto
motor
sport

Bitte deutlich ausfüllen, ausschneiden und absenden an:
MOTOR-PRESSE STUTTGART
7000 Stuttgart 1 · Postfach 1042

Liefern Sie bitte:

_____ Einbanddecke(n) für auto motor und sport 1975 zum Preis von je DM 5,- + DM 2,- Porto. (Für den gesamten Jahrgang sind zwei Exemplare erforderlich).

_____ Einbanddecke(n) der zurückliegenden Jahrgänge 19____, 19____, zum Preis von je DM 4,40 + DM 2,- Porto.

_____ Sammelmappe(n)-auto motor und sport für 9 Hefte zum Preis von je DM 6,50 + DM 2,- Porto.

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei.

(Gewünschtes bitte ankreuzen!)

Lieferung nur bei Vorauszahlung!

Absender:

Name/Firma

PLZ/Ort

Datum

Unterschrift

ams 2/76

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

**Gewerbliche Gelegenheits-
anzeigen und Stellenangebote**
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 12,50
zuzüglich 11% MwSt.

**Private Gelegenheitsanzeigen
und Stellengesuche**
1 mm Höhe bei 43 mm Spalten-
breite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,- inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte
ausreichend frankiert mit
deutlicher Angabe der Chiffre-
Nummer auf dem Briefumschlag
an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden.

H = Gewerbliche Anzeigen,
die nur mit Telefon-Nummer
erscheinen.

Alfa Romeo

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
— Meisterbetrieb —
Ispeistraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

1600 Spider, 6/73, 33 000 km, DM
9600.—. Tel. 09 31/5 17 56. 54 655

Montreal, Juni 1975, 13 000 km, rot,
el. Fensterheber, sehr gepf. einschl.
MwSt. DM 22 800.—. Tel. 05 11/45 50 81
(Büro). 54 527

Mod. 2000 Berlina, 37 000 km, Hinter-
achsgetriebe, Innenausst. Nackenst.
schwarz, 4 Türen, sämtl. Teile außer
Motor günstig zu verkaufen. Tel.
0 51 41/4 41 27. 54 528

Gelegenheit: Alfa Romeo Nuova in
best. Zust., Bj. 10/74, zu verkaufen.
Tel. 0 61 21/30 55 11. 54 529

Kaufe Alfa, ab Bj. 71, auch rep.-bed.
od. Totalschad. Tel. 07 21/2 16 10.
54 530

Hardtops 3teilig

für alle Alfa Spider Duetto und Fastback
KURBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

Neuteile f. 1300-2000 Alfetta u. Sud.
Kolben + Büchsenst. ab DM 195.—,
Auspuff kompl. DM 195.—. Bitte Preis-
liste anfordern. T. 0 26 31/5 30 18.
54 479 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300,
1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m.
Gar. zu verk. T. 060 73/95 07. 54 480 H

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchst-
preisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 54 481 H

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Un-
fallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07.
54 482 H

Verk. 5-Gang-Getr. 150.— DM, Ölküh-
ler m. Anschlüssen 100.— DM, Zyl-
kopf 2 ltr. kompl. m. N.W. + Verga-
sern DM 300.—, 4 Speichenrad. 6x14
Borrari m. fast neuen Reif. 185/70 HR
14 Kleber VR 700.— DM, Ölwanne,
Drehstroml. etc. u. T. 0 40/7 23 55 01.
54 402

Wettbewerbsvorbereitung

ALFASUD TI für Saison 1976. Tuning und
Zubehör für sämtliche ALFA ROMEO-
Modelle. Kostenlose Informationsschrift.

Auto-Steinmetz

Alfa Romeo-Direkthändler
6095 Nauheim

Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52/60 24

Motore, Getr., Achsen, Karr.-Teile
u. alle and. Orig.-Teile f. Alfa
Neu u. gebr. günstig abzugeben. Tel.
05 41/1 32 87. 54 403

Motor 1600 u. Kopf 45 D. Vergaser-
GT, Innenausstr. kompl. beige, Hinter-
achse kompl. 1750.—. 02 21/62 61 06.
54 719

ALFASUD 76 mit Komfort, wenig km,
preiswert. T. 060 48/4 44. 54 822 H

**Bitte fassen Sie den Text für Ihre
Anzeige in Blockbuchstaben oder
deutlich lesbarer Schrift ab. Sie
ersparen sich und auch uns unnöt-
igen Ärger und Fehlerquellen;
denn für Fehler, die auf unleser-
liche Manuskripte zurückzuführen
sind, können wir leider nicht haften.**

Alfetta 1,8, Bj. 9/75, rot NP DM
17 000.— m. 20% Nachl. v. Firmenang.
z. verk. Tel. 0 62 21/6 35 65. 54 404

Alfa Spider 1600, rot, Bj. 5/74, km
40 000, Hardtop, Stereo-Cass., Anlage,
u. div. Zub. weg. Ausl.-Versetzung f.
DM 9 450.— zu verk. Tel. 0 76 21/
8 42 13 (Mo-Fr ab 19 Uhr). 53 230

Verk. 1300 GTJ, Bj. 71, 65 000 km,
blau, viele Extras. **Suche** für 2000
GTV Gebrauchtteile: 1 Motorhaube, 2
Scheinwerfer, 1 Blinker links, 1 Stoß-
stange vorne, 1 Kühlergrill kompl.
Tel. 07 91/63 07 privat 5 27 42. 54 717

Verk. Alfa Spider 1600, 2,0 I-Motor
(22 000 km), Unfallschaden hinten,
TUV 5/77, sowie 1,8 I-Motor, general-
überh. m. Getriebe. T. 0 83 31/8 14 79.
54 718

ALFETTA 1800 VFWG, wenig km,
günstig. abzugeben. Tel. 0 60 48/4 44.
54 823 H

ALFETTA GT — Vertrag wegen BW
weit unter Preis. Tel. 0 60 48/4 44.
54 824 H

GIULIA 1600 Nuova — Vertrag mit
erhebl. Nachlaß. Tel. 0 60 48/4 44.
54 825 H

Alfasud, Baujahr 6.74, 20 000 km,
grün, sehr gepflegt, heizbare
Heckscheibe, Frontscheibe Ver-
bundglas, Drehzahlmesser, DM
7700.—. Telefon 0 71 56/65 45.
54 826

Alfasud TI, EZ 2.75, 22 000 km, mit
vielen Extras, für DM 9000.— zu verk.
Tel. 0 72 36/5 72. 54 764

Mot 1,6 I, 58 000 km, Faltl., Getr., 4
Unir. 155 HR 15, 95%. 0 22 21/37 22 40.
54 765

Alfa Nuova Super, 5.75, 9000 km, zum
DAT-Preis zu verk. Tel. 07 61/2 65 87.
54 766

Berlina 2000, 1 Jahr alt, Erstbesitz
u. unfallfrei, 39 000 km, Garagen-
wagen mit Kassettensradio, Pr. DM
8500.—. Tel. 07 21/68 29 13. 54 767

Suche defekten 2 Ltr.-Motor für Alfa
Romeo m. Ketten-, Lagerschad. usw.,
zahle jeden Preis. H. Eidner, 516
Düren, Friedrichstr. 44, 0 24 21/5 56 06.
54 654

Amerikanische Wagen

Achtung beim Preisvergleich
Der autorisierte Vertragshändler
liefert Ihnen Ihr Auto verzollt,
TUV-fertig, mit Garantie, Ersatz-
teilversorgung und Spezial-



Service
Deutschlands größter Händler
GENERAL MOTORS

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
54 758 H

US-FORD-FAHRZEUGE zu Sonder-
preisen bei Ford B+G. T. 0 21 54/20 90
oder 02 11/28 88 00. 54 586 H

Dodge Coronet Coupé, exzellenter
Zust., DM 7770.—. Tel. 02 11/49 07 73.
54 405 H

BOSI der Spurtschnelle



ABE
(TUV-gen.)
für Mini
Innocenti,
Dacser,
Autobianchi,
Piat BMW,
Alfasud
Spel, Ford
aus dem Rennsport entwickelt

DR. KÜHN — Sport — Styling
115a Implingen, Badst. Tel. 0 73 40/21 81

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 090.—
Firebird Formula 400	DM 22 644.—
Corvette Stingray	DM 32 750.—
Nova „Concours“	DM 20 888.—
Mercury Monarch Ghia	DM 21 650.—
Caprice Classic Lim.	DM 24 975.—
Caprice Station Wag.	DM 25 530.—
Oldsmobile Cutlass	DM 24 420.—
Cadillac Eldorado	DM 41 625.—
Lincoln Cont. Mark IV	DM 45 732.—

1976er Modelle. Direktimport Neuwagen
m. Export-Ausstellung inkl. TÜV, Zoll, Fracht.
MwSt. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

US Automobile
MAAK + CO 2 Hamburg 1, Amnackerstr. 30
(ADAC-Haus) Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Camaro LT, weiß, Colorgl., EZ 25.3.
74, 45 000 Meil. nur Langstr., 1. Hd.,
Bilstein-Dämpf., H4-Scheinwerfer, Öl-
kühler u. Spezial-Wasserpumpen, neue
Gürtelreifen. Pr. VHS. T. Mo-Fr 10
bis 18 Uhr 06 21/2 86 23. 54 656

Spezielles Zubehör aus USA

Z. B. Alufelg., Auspuffanl., Reifen
u. v. m. **US-Automobile**, 8 Mü. 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

**An- und Verkauf von neuen und gebr.
amerik. Wagen.** ALLSTATE MOTORS,
Wiesbaden, Telefon 0 61 21 / 76 16 78
Mustang Mach I, 69er, orig. 60 000
ml., v. Priv. VB DM 5 400.—. Tel.
0 68 68/3 57. 54 657

Ford US-Import 76

Alle Mod. schnellst. z.T. a. Lag.
Noch 3 Modelle 75 — zum Modell 76
bis DM 5000.—, Ersparnis.
Mustang Ghia 4,9 l. DM 21 500.—
Mercury Mon. Ghia 5,7 l. DM 27 500.—
Mercury Mon. Vorf. DM 18 500.—

Autohaus am Handweiser

4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11/50 40 96

Aston Martin

Aston Martin V8

Import u. Service. Merz u. Pabst Auto-
mobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46,
Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

ASTON-MARTIN, 8-Zyl., nur in gutem
Zustand von Privat gesucht. Zuschr.
Chiffre A 2/54 612

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet	Pontiac	Buick	Oldsmobile
Camaro LT, 2t., Cpé. US\$ 7455.-	Sunbird US\$ 7335.-	Skyhawk, S. Coupé US\$ 7470.-	Starfire Coupé, 2t. US\$ 7520.-
Camaro Sport Cpé., 2t. US\$ 6970.-	Le Mans, 4türig US\$ 6840.-	Skyhawk SR, Coupé US\$ 7750.-	Cutless Supreme, 2t. US\$ 7455.-
3300, 2+2, Cpé., 2t. US\$ 7335.-	Le Mans, Sport Coupé US\$ 6970.-	Century Hardtop S., 4t. US\$ 7455.-	Cutless Salon, 4türig US\$ 8510.-
Nova LN, 4türig US\$ 7200.-	Grand Le Mans, 4türig US\$ 7640.-	Century Regal, 2türig US\$ 7890.-	98 Regency, 4türig US\$ 11150.-
Malibu Sedan, 4türig US\$ 6900.-	Firebird Formula US\$ 7890.-	Century Regal, 4türig US\$ 8350.-	Tornado Custom Cpé. US\$ 9860.-
Malibu Classic, 4tür. US\$ 7335.-	Firebird TRANS AM US\$ 8510.-	Le Sabre, 2türig US\$ 7670.-	
Monte Carlo „S“, Cpé. US\$ 7830.-	Catalina, 4türig US\$ 8380.-	Le Sabre, Sedan, 4t. US\$ 7580.-	
Malibu Classic, 4tür. US\$ 7335.-	Bonneville Coupé, 2t. US\$ 9060.-	Electra 225, 2türig US\$ 9390.-	Cadillac
Caprice Classic, 4tür. US\$ 8690.-	Bonnev. Brougham, 4t. US\$ 9310.-	Electra Limited, 2türig US\$ 9770.-	Calais Coupé US\$ 13465.-
Corvette Classic, Cpé. US\$ 8690.-	Grand Prix US\$ 9680.-	Riviera US\$ 9895.-	De Ville Coupé US\$ 14170.-
Corvette Targa, 2türig US\$ 11460.-	Gr. Le Mans Sef., 2 Bk. US\$ 8630.-	Estate Wagen (2 Bank) US\$ 8615.-	Eldorado Coupé US\$ 16280.-
Blazer m. 4-Rad-Antr. US\$ 8935.-	Catalina Safari, 2 Bank US\$ 9240.-	Estate Wagen (3 Bank) US\$ 8800.-	Eldorado Convertible US\$ 16800.-
			Seville, 4türig US\$ 16520.-

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und
Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslefe-
rungsinspektion.

**Bei Tax-Free-Kauf
obige Preise
-/ 25%**

**FUCHS
AUTOMOBILE**

6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75-77

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 4 erscheint am 14. 2. 76

Anzeigenschluß am 22. 1. 76

Heft 5 erscheint am 28. 2. 76

Anzeigenschluß am 5. 2. 76

Heft 6 erscheint am 13. 3. 76

Anzeigenschluß am 18. 2. 76

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für NSU 1000-1200 + TT, TÜV-gelesen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130

Schneller u. preiswerter 1976

Audi-NSU - WEBER Tuningteile v. Müller - Motorentechnik
8952 Marktoberdorf
Schloßstattstraße 16
Tel. 0 83 42/62 72

Audi 100 S Coupé, Abt.-Tuning komplett Ausstattung flach bereift, Radio, wegen Übernahme eines Firmenwagens zu verkaufen, DM 6900.-, Tel. 0 80 61/25 58. 54 720

RO 80, Garagenwagen, sehr gepflegt, Bj. Ende 73, 30 000 km, preisgünstig zu verk. T. 0 79 40/34 25. 54 721

Suche Slalom TT, zugell. Verbess. eingetr. Tel. 0 89/8 50 30 80. 54 613

Sehr gepf. NSU 1200 TT, 71, 82 000 km, v. Extr. VB 2500.-. 02 01/27 95 64. 54 406

Audi-Motoren, gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 483 H

Ro 80-Motor gesucht. Tel. 0 28 85/5 12. 54 531

Suche Renngeltriebe NSU. Telefon 0 73 07/67 91, 07 31/7 76 40. 54 532

Audi Coupé, Bj. 72, grün-met., getöntes Gl., SSD, 65 000 km, Gar.-Wag. DM 7500.-. T. 0 71 81/6 15 65 u. 6 21 17. 54 407 H

Austin

Austin-Froschauge, Bauj. 60, schwarz, DM 1500.- inkl. Nordstadt-Tuning. Tel. 05 11/63 13 38. 54 644 H

Mini-Moke drin. ges. 0711/565929, 9-18. 54 587

Div. Tuningteile für Mini. Tel. 0 43 31/2 20 45-7 14 51. 54 588

Austin- und MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 54 484 H

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 54 485 H

Londoner Taxi, Bj. 69, Motor überholt, 2600 km. T. 02 11/32 93 51. 54 658

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-gelesen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

A 112 Abt. 70 HP, Bj. 97, 6800 km, Zub., neuwert. m. Gar. umhst. 25% unt. NP zu verk. T. 0 75 31/5 41 08. 54 533

A 112, E 1073, 32 000 km zu verk. Tel. 0 51 21/4 47 44. 54 408

Aztec

V. Aztec, 2500.-. T. 02 61/4 45 47. 54 723

BMW

Wir suchen ab Baujahr 1972 1602 - 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 502 Auto-Graner, 79 Uim, 07 31 / 6 86 38

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-gelesen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

5-Gang f. 4 Zylinder. T. Bonn 28 33 10. 54 409

BMW V8, TÜV 11.77, Bj. 62, guter Zustand, VB 8000.-. T. Köln 50 31 30. 54 769

BMW 3.0 Si, 7.73, 2. Hd., d'blau, km 43 000, sehr gepfleg. Zust. 15 900.-, DM, Eintauch mögl. 0 76 21/5 13 17 oder 5 21 28. 54 770 H

BMW-Motoren gebraucht u. mit 0 km, mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 487 H

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 54 488 H

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 - 235/60, VW Käfer 185/70 - 205/70, TÜV-Eintrag. Tel. 0 63 44/21 18. 54 489

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21 / 21 30 82.

54 490 H

BMW-Getriebe Getrag, neuerartig, ca. 3500 km Laufleistung, passend für alle 6-Zyl.-Typen (außer 525 u. 528) zusätzlich 4 Stützringe (Spurverbreiterung) für BBS-Feigen. Preis nach tel. Vereinbarung. T. 0 71 93/66 61. 54 614

BMW 526 (2966 ccm), 200 PS, HG 210 km/h, Jochen-Neerpasch-Tuning, innenbel. Scheibenbr., verbr. H.-Achse, Mahle-F., Boysen-Schall-, Bilstein-Stoßd., 1. Zyl. 29.575, 10 000 km. 1. Hd., Bestzust., rot, Radio, Neupr. DM 36 000.-, VB 28 000.-. 05 11/31 10 15. 54 615

BMW 2002-Motor, 150 PS, 0 km, 5-Gang + Sperre zu verk. 02 21/37 27 47. 54 616

BMW-Mot., 2 l, 200 - 170 PS, 5-Gg., Sperre CSL-Teile etc. T. 0511/813769. 54 534

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 22,50 inkl. MwSt.
in silber oder matt-schwarz
Lieferung per Nachnahme.
Autosport R. Kittel, 8 München 40,
Elisabethstr. 53, Telefon 0 89 / 18 08 98

Tausche 4 n. Alpina-LM-Felg. 7x14 geg. mattschwarzen Porsche-Chronograph o. a. K. Blase, 7602 Oberkirch/Bd., Höllmatt Nr. 6. 54 535

3.0 CSL, 8.73, Totalschaden, Mot.-Getr.-Hi-Achse, 4 Alpinafelg. 7 J, orig. Alpina Schaleninsitze. Im verunfalltem Zustand od. als Einzelteile zu verkaufen. T. 02 34/6 05 53 od. 54. 54 536 H

520 i, Bj. 6.73, Inka, Color, Radio, 195/70, HR 14 sehr gepflegt für VB DM 12 600.- z. verk. evtl. Tausch geg. 911 T Coupé, 2.4 l, ab Bj. 72. Tel. 0 52 22/7 05 52 ab 19 Uhr. 54 537

Suche BMW-Isotta, auch defekt. Selbstabholer. Tel. 0 21 02/2 48 73. 54 538

Super 2002/70 opt. 75, ca. 150 PS, 6000 km, eck. Verbr. neue 235/60 auf BBS 8/9" Käfig, alle Spoiler, Alp. Fahrw. 75% Sperre, 5-Gg. Abarth, alles TÜV, VB 13 950.-. 02 21/53 31 18. 54 411

4 BBS, 8x14, 120'L.-Kreis, 5 Loch, 3-tlg. T. 06 11/51 53 94. 54 412

Turbo 2002, 20 000 km, neuwertig, geg. Höchstgeb. z. verk. Campos Costa, 3392 Clausthal, Postfach 8. 54 413

2002: Satz Rennkolb., pol. Pleuel, Ansaugkrümmer, Kh.-Differential 0 - 4,1, innenbelüftete Bremsscheiben 22 mm. 2800: Seriennockenwelle, Zenith Reg.-Vergaser m. Krümmer, 2 neue Schaleninsitze. Tel. 0 89/37 08 89. 54 414

2 45er Weber, passend für BMW 4 Zyl. fabrikneu f. 500.-. T. 0 47 74/7 21. 54 659

BMW-Isotta 250, Bj. 59, TÜV 77, gepfl. und 2 kompl. Ersatzmotoren. Tel. 07 11/71 39 97. 54 661

NEU! PROSPEKT 76
Das größte Angebot an sportlichem Autozubehör:
RONAL, ATS, BBS, CIBIE, BRITAX, SCHEEL, KONI, KAMEI, BILSTEIN, BOSI und vieles mehr zu SENSATIONSPREISEN! Sofort Prospekt 76 kostenlos anfordern
DEWE KFZ-TEILE GMBH
46 Dortmund
Evinger Str. 232
Tel. 02 31/85 13 02

Sieger im ADAC-Test Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,-	165/70 SR 13	75,-
165 SR 13	79,-	175/70 SR 13	85,-
175 SR 14	99,-	185/70 SR 13	88,-
175 HR 14	122,-	185/70 HR 13	105,-
185 HR 14	135,-	185/70 SR 14	107,-
155 SR 15	78,-	185/70 HR 14	129,-
165 SR 15	87,-	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen.

Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.

Fritz Ihle, Reifenhandel KG.

737 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

2002 Turbo, silber-met., EZ 7.74, DM 16 000.-. T. 0 51 21/5 32 72. 54 660

Verk. für BMW 16-2002 tii, 4 Alpina-LM-Felgen 5 1/2 J x 13 mit TÜV-Gutachten (DM 400.-) und 1 Abarth-Hochleistungsaustruff mit ABE (DM 200.-). Th. Holert, 2054 Geesthacht, Hugo-Otto-Zimmerstr. 60. 54 662

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Verk.: 2002 tii, Bj. 71/72 für 9500.- DM neu aufgebaut, 235/60er Ber. auf 8" u. 8 1/2 BBS, 75er Kotfl., Front-u. Heckspoiler, Lederl., Armaturen, TÜV eingetr., VB DM 11 500.- od. Tausch gegen gleichw. 2.8, 3.0, 5. Telefon 0 76 23/55 81. 54 663

Suche BMW 2002 bis spätestens März/April 76, Farbe: blau, bis 20 000 km. Tel. 0 66 36/5 96. 54 664

ALBERT

Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

3.0 Si, Bj. 5.72, 74 000 km, Zubehör nur DM 9400.-, ev. Inz. bis ca. DM 4500.-. Tel. 0 62 32/67 01. 54 724

PORSCHE-SCHRECK, BMW 525, EZ 3.75, 26 000 km, unfallfr., d'kl.-blau, mit 3,3 Ltr. 260 PS Alpina-Motor, 2F-5-Gang, 3,25er HA mit 55%iger Sperre, Spoil. vorn 8,5 J, hinten 9 J dreit. Alpina-Feigen mit neuer 205/70er Michelin Bereifung, 2 Schaleninsitze m. passend. Bezug zur Innenausst., Becker-Stereo mit Dachantenne, Alpina Lederlenk., einstellb. Stabills., tiefergelegte, Bilstein Spez.-Fahrw., Catalcolorvergl., Öl-druck-u. Temp.-Zusatzinsir., Sicherheitsgurte, 4 Kopfst., sof. für DM 29 000 von Priv. zu verk. (NP DM 48 000.-). Nur ernsth. Interessenten wollen sich Sa + So unt. 0 29 41/59 13 melden. 54 410

2002 H.-Achse 4,37:1 Sperre 75% wen. gel. f. DM 750.-. T. 07 21/3 08 53. 54 726

3.0 S, EZ 5.72, TÜV 11.77, Bestzust., Cord-Velours-Sitze, 4 Kopfst., Radio, Anhkplg. 9500.-, Festpr. 06371/3221. 54 727

Pirelli - Stahlgürtel CN36SM, der Reifen für den sportlichen Fahrer

Größe	DM	Größe	DM
165 HR 13	89	185/70 HR 14	123
175/70 HR 13	99	185/70 HR 14	137
185/70 HR 13	103	195/70 HR 14	150
185/70 HR 13	111	195/70 VR 14	188
235/60 VR 13	217	205/70 HR 14	163
165 HR 14	97	205/70 VR 14	189
175 HR 14	116	165 HR 15	99
175 HR 14	128	175/70 SR 15	108
185 HR 14	129	185/70 VR 15	175
185 HR 14	143	215/60 VR 15	269

* - schlauchlos. Preise inkl. MwSt. Sofort lieferbar. Montage in uns. Fachbetrieb od. Vers. per NN. Dazu auf Wunsch die weiße Reifenschicht zum Aufkleben - DM 11,- pro Reifen. Beratung u. Bestellg. per Tel.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 19
Telefon 06 11 / 41 90 42

PREISKNÜLLER zum Frühjahrsbeginn

alle Preise inkl. 11%

50 Lederlenkräder Formel 1. BMW 1502 bis 2000 tii mit TÜV DM 11,-
25 Indianapolis AL-Felgen 7.0x14" m. ABE f. BMW 520-3.0 DM 150,-
25 Supersprint Sportauspuffanlage m. ABE Opel Manta-Ascona 1.8 DM 150,-
10 Fächerkrümmer BMW 1602-2002 DM 200,-
10 Rennstützen DM 88,-

kissel automobiltechnik
61 Darmstadt, W.-Leuschner-Str. 38
Tel. 0 61 51/2 23 17

Alpina 02 ti, schw./gold, TÜV 8.77, 150 PS, orig. Alp.-Mot. 23 000 km, 5-Gg., Alp.-Fahrw., 6" LM-Felg., 195/70, Front + Heckspoiler, 2 Schalen, Bügel, Stereocant., spez. Ausp., Doppel-scheinw. u.v.m., opt. + techn. Spitze, DM 9500.-. Tel. 0 61 31/9 98 63. 54 725

2002 turbo, EZ 8.74, polaris, unfallfr., neuer Lader, Bestzustand, 13 500.-. 1602-2002 in Zahlung. W. Spätle, 8591 Nagel, Hs.-Nr. 128. 54 726

KLEBER+UNIROYAL

Sonderangebot für Januar und Februar
185/70 HR 13 GTS DM 98,-
185/70 HR 13 GTS DM 98,-
195/70 HR 14 GTS DM 108,-
195/70 HR 14 Rallye 240 DM 125,-
einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN, BF-Reifenhandel, 6050 Offenbach, Bieberstr. 25, Pf. 1008
Telefon (06 11) 81 38 38

2002 tii, Mod. 74, NP DM 20 000.-, Verk.-Pr. DM 9800.-, 1. Hd., unfallfrei, 1 J. Garantie. T. 0 60 31/41 59. 54 729

BMW Barankauf T. 06 11/28 51 44 54 491 H

2000 Touring, Normalbenzin! 5.72, 60 000 km, Radio, Anh.-Kpplg. VB DM 7300.-. T. 0 65 02/83 38. 54 834

BMW 2002, 180 PS, schneeweiß, Aussehen und Technik wie Gr. 2, Kotflügelverbr. 75, 8" BBS-235/60 VR 13 etc., Motor 5-Gang-Achse u. km, opt. Zust. - alles TÜV-eingetr. VB 15 000.-. T. 0 61 51 / 2 23 71 oder Chiffre A 2/54 768

Der neutrale U.S.-Schriftzug
Präzisionsteil! Keine billige Imitation!
B. Werner-Babrowski,
44 Münster, Postf. 8851

23,90 DM
inkl. MwSt.
per Nachn.

Borgward

Isabella-Kombi, Bj. 62, TÜV 8.76, DM 1500.-. Heinrich, 3 H-91, Eisenstr. 33. 54 617

P 100, Bj. 61, schw., 1a Zust., TÜV 12.77, Preis VB. T. 06 11/59 48 16.

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
605 Offenbach - Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge
TÜV abg. und Zubehör
Prosp. 2.- in Briefmarken

Suche Buggy-Karosser, evtl. defekt oder Unfall. Tel. 0 27 72/34 19. 54 771

APAL BUGGY CLUB
FÜR ALLE MITGLIEDER
BRUNNEN-STRASSE 111 - 113
4000 DUISBURG

Auch 1976 In allen bes. Sport- und Exklusivwagen

RR Corniche, Coupé, 73, 29700, met-braun
RR Silver Shadow, 74, 22800, m.-beige
RR Silver Shadow, 75, VWagen, m.-grün
RR Silver Shadow, 73, 56300, met-braun
Cadillac Eldorado, Cpe, 74, 29300 M, blau
Chevrolet Impala, Coupé, 73, 40800, grün
Pontiac Firebird, 75, 16600, met.-braun
Buick Century, 73, 24900 M, met-brau

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

1000
AUTOS - neu u. gebraucht

Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER
AUTO-SUPERMARKET GmbH WELTEXPORT GmbH

DÜSSELDORF
Sulzbachstr. 150
Tel.: 0211/ 4380-1

Die beste Adresse:

Mercedes 280 SE, 74, 28000, weiß, Radio
Mercedes 350 SE, 73, 14000, met-kupfer, Schd
Mercedes 350 SL, Cpe, 74, 18700, gelb, Schd
Mercedes 450 SL, R+H, 74, 24800, met-grün
Mercedes 450 SE, 74, 47800, met-rot, AirC
Opel Commodore B, Cpe, 75, 6300, silb, Schd
Opel Admiral B, 74, 28000, silber 14500,-
BMW 3.0 CS, Cpe, 74, 21700, silb, Schd

Iso Grifo, 74, 23300, gelb
Iso Lele, 72, 31200, gelb
Sbarro, BM 328, 75, neu, rot
Maserati Merak, 74, 24900, m.-blau

Alfa Montreal, 74, 24000, gold
Porsche 911 S, 72, rot
Porsche 911 T, Targa, 70, grün
Lotus Europa S, 72, ATM, 0 km

Panther J 72 S, Roadster, 75, 1000, silber
Panther 4,2, Roadster, 75, neu, silber
Ferrari 308, 75, 4100, rot, elektr Fenster
Ferrari 365 GT 2+2, 69, 58000, silb 12950,-
Ferrari 365 GTB 4, 72, rot, AirCond 27900,-
Ferrari 365 GTB 4, 73, 40600, silber, AirC
Jaguar XJ 6, 73, 47000, silb, Autom, neuer Mot
Jaguar XJ 12, 74, 37700, silber, AirC, Leder

50 Mercedes, 350 Opel, 30 VW,
20 Citroen, 100 Fiat, 70 Renault,
30 Ford, 50 BMW, 50
US und viele andere



Chrom-Effekt-Lack
Für Feigen.
Wirkt sportlich.
Sieht aus wie Chrom.
Keine Silberbrünze.
Sprühdose.
Versand sofort
per Nachnahme.

ASZ-GmbH
8 München 40, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 89 81
ASZ K. H. Schmidt KG, 30 Hagen,
Postfach 244, Tel. 0 23 21 / 2 11 81

DKW-Tuning-Cross-Speedway usw.
Klinger, 808 Emmering, Olchinger 8.

DKW 1000 S, sehr gepfl., Bj. 61, TÜV
77, geg. Höchstgeb. T. 0 62 21/3 30 58.
54 420

Excalibur

EXCALIBUR PHAETON (wie Mercedes SSK), Bj. 1974, ca. 6000 Meilen, TÜV 77, in Deutschland zugel., unfallfrei, 4sitzig, echtes Leder, schwarz, Karosserie weinrot, Verdeck schwarz, Stereoanlage, Klimaanlage, Automatic, Speichenräder, Servolenkung, Bestzust. Verk.-Pr.: DM 69.500,-. Angeb. Tel. 10-16 Uhr 06 21/69 40 96-97 oder ab 18 Uhr 0 62 01/5 25 16. 54 732

Ferrari

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, ☎ 241580

Die Meisterwerke des F1-Weltmeisters:

**308 GTB · Dino 308
365 GTB 4 2+2
365 GT BB** liefert
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 60-1
54 750 H

Dino 246 GT, 74, rot, 40 000 km, unfallfrei, VB DM 24.500,-. Tel. 02 31/ 14 36 21. 54 775

Achtung Winterpreise!
Fertigfahrzeuge u. Bausätze auf Lager
APAL-BUGGY'S Günther Siegel
5275 Bergneustadt,
Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83
Kostenl. Information u. Probefahrt.

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE - BAUSÄTZE - ZUBEHÖR
U-7070 Linz
Tel. 0 71 75/02 03
APAL BUGGY-SHOP
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Auf. Farbprospekt - TÜV Besichte DM 4,- (Scheck od. Bar)
I SUPER-SAISON-SPANGESBOT!

Chevrolet

70 Stingray Targa 5,7 I, TÜV 77, diamantviolett-gold, verk. 09 11/60 76 09.
54 772

Corvette 71 verk. Kleintz, 5521 Röhl, Neustr. 19. 54 773

74er Jaguar XJ6, sable brown, neue Reifen u. Motor Automat. Festpreis DM 19.900,- od. Tausch mit Iso Grifo, Corvette Targa od. V12 E-Type, evtl. leichter Unfall. T. 0 23 65/8 21 63. 54 665

Ges. 4 Alufelgen 6x15 mit Zentralverchl. orig. Corvette 63-65 Barzahl. oder biete 7x15 Alupoliert. Habe 4 alte Corvetten 54-65. Wer hat gleiche Interessen oder will verkaufen. Tel. 0 61 43/2 32 13. 54 416

Corvette od. Camaro ab Bj. 69 mit Motorschaden ges. T. 0 93 67/27 990. 54 539

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge

ab Fabrik - sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 0 51 51 78 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01.
54 492 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71.
54 493 H

Suche Chevrolet Impala, Baujahr 1971 od. 1972. Tel. 0 70 43/75 31. 54 417

Citroen

SM, Bj. 73, blau-met., schwarzes Leder, Klimaanlage, 69 000 km, Mot. bei 75 000 km überholt, unfallfrei, neu bereift, VB 14 800,-. T. 06 74/2 55 97. 54 774

NOTVERKAUF! SM, Bj. 5,71, TÜV 77, met.-silber, 88 000 km, sehr gepflegt, unfallfrei, techn. einwandfrei, Motor neu überholt, Stereoanl. mit Cass., Colorvergl. VB 9900,-. 07 11/63 27 67. 54 589

Citroen-Chapron-Cabrio, neues Fahrgestell vollständig restauriert, Bj. 63. Tel. 0 63 31/4 18 71 nachmittags. 54 540

Citroen SM, Bj. 71, 79 000 km, AT-Motor 0 km, mit viel Zubehör, preiswert abzugeben. T. 06 61/7 56 44. 54 666

Colani

Suche Flügeltür-Hardtop, f. Colani, Bj. 62. Tel. 0 61 06/1 53 22. 54 667

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

DE TOMASO Verkauf Service
Neu- + Gebrauchtwagen ab Lager
Finanzierung + Inzahlung. mögl.
K. Griesheimer, Tel. 07 91 / 31 28

De Tomaso-Longchamp, Bj. 8.75, 4000 km, 1. Hd., Kristalleffekt-Lackierung, Radio-Stereo-Tonband, blau-met., mit silber abgesetzt, Neupreis 60.000,-, jetzt 44.000,- DM, Pkw in Zahlung. M. Zech, 7183 Langenburg, T. 0 79 05/3 31. 54 668

CAE COOPER
EXKLUSIV

De Tomaso-Stützpunkt NRW
Düsseldorf-Heerdt - Am Handwieser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

MICHELIN-REIFEN

155 HR 12 x 2	68,20	185 HR 13 x 2	77,00
155 HR 13 x 2	47,85	185/70 HR 13 x 2	96,50
165 HR 13 x 2	51,00	175 HR 14 x 2	111,70
165 HR 14 x 2	70,00	185 HR 14 x 2	101,00
165 HR 14 x 2	70,40	185/70 HR 14 x 2	103,25
185 HR 14 x 2	84,65	185/70 HR 14 x 2	103,50
185 HR 14 x 2	88,85	205/70 HR 14 x 2	212,30
175 HR 14 x 2	100,85	155 HR 15 x 2	87,55
155 HR 15 x 2	70,65	180 HR 15 x 2	117,85
165 HR 15 x 2	87,40	185/70 HR 15 x 2	119,-

elastisch! 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Vers. erfolgt per NN. KF-Reifenhandel, 4050 Dittenbach, Kleberer Str. 25, Pl. 1008, 06 11/31 39 38

Wir senden Ihnen gratis das Informationspaket über Das große europäische Wohnwagenprogramm

Senden Sie einfach den Gutschein ein.

Das GROSSE KNAUS-INFORMATIONSPAKET einzigartig! Denn die KNAUS-Firmengruppe stellt Ihnen damit ein Wohnwagenangebot vor, das optimale Auswahlmöglichkeiten bietet die Programme der großen Marken KNAUS, WOLF und SCHWEIKERT! Dazu Informationen über GREYHOUND-Marken-vorzeile und KNAUS-Komfort-Camping-plätze. Besser können Sie über Caravanning wohl kaum informiert werden...

Senden Sie mir gleich das GROSSE KNAUS-INFORMATIONSPAKET mit allen wichtigen Einzelheiten

KNAUS
KNAUS-Gruppe
8703 Ochsenfurt
Postfach 130

Name _____
Ort _____
Straße _____

Sonderangebot



Britax-Hosenträgergürte

mit Prüf.-Nr. nur DM 49,50/St. nur solange Vorrat reicht!

Per NN sofort bestellen!



Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

Ferrari

Ferrari-Gebrauchteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 54 495 H

Dino-Ferrari, Bj. 6.72, zu verkaufen, in sehr gutem Zustand. VB 15 000.— DM. Ruf Köln 58 37 92. 54 421

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteilager. T. 0 21 51/3 59 94. 54 494 H

Sammler sucht: Ferrari 275 GTS od. 330 GTS od. 365 GTS gegen Bar. Tel. 0 61 72/4 47 05. 54 422

Ferrari BB, Bj. 7.75, 1. Hd., absol. neuwert. sehr günst. 09 11/35 18 05. 54 541

4 Dino-Felgen, neuwertig günstig zu verk. Tel. 0 64 55/3 14. 54 542

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FIAT, TÜV-zugelassen, beim Autzubehör-Fachhandel. Prospekt Fi u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

Hardtop f. 124 Fiat ges. Tel. 0 23 31/ 1 36 70. 54 424

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 54 497 H



Motoren-Technik Spez.-Fahrwerke für sämtliche

FIAT-Modelle — Koffizienverbretterung 128 C = DM 380.— (homologiert) 3051 Bordenau, Tel. 0 50 32/40 51-52

850 Spider, Unfall Dach neu kpl. od. in Teil. W. Hömken, 4476 Wehm. 66. 54 543

Fiat 130 B Coupé, 16 Mon. alt, 17 000 km, silber, Velour blau, Klima, 5-Gg., wie neu, NP ca. 42 000.— DM, wegen Firmenwagen für DM 25 800.— inkl. MwSt. T. abends 04 21/44 81 64. 54 590

Tuningteile für 126, günst. Liste anfr. R. Schmitt, 6349 Burg, Hauptstr. 14c. 54 620

Fiat 130 Coupé, Autom., 1. Hd., weiß, 39 000 km, EZ 10.72, Anh.-Kppl., Radio, Kopist., Colorgl., sehr guter Zust. im Kd-Auftrag für DM 17 900.— zu verkaufen, günstige Fin. möglich. Auto-Speidel, 752 Bruchsal, Tel. 0 72 51/24 04. 54 425 H

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt Kein Verbleib der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und raumt — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. DISSY B 5 DM 168.—, DISSY B 5 speziell für Citroën GS, DISSY U 100 DM 199.—, DISSY U 100-2 für Ro 80 (4 Kerzen) DISSY B 5 Z mit Zündübertrager DM 268.—, Prospekte bitte anfordern! AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Remberg 54, Platzessellen 11

Liebhabsfahrzeugs Fiat 1500 Fiat, neu blau-met. Lackierung, defekt. Motor. Besichtigung Schroeder, T. 0 24 21/ 8 22 33, FP DM 2800.—. 54 621

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FORD, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörfachhändler. Prospekt FO u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130



Diermeier Tuning „RSD“ Ford Rallye-Sport

Sofort erhältlich gegen DM 5.— Schutzgebühr unser Sportteile-Katalog. Weitere Anfragen bei unserer Sportabteilung. Außerdem steht jederzeit ein vorbereiteter Capri II zur Besichtigung und Probefahrt bereit.

Autohaus Diermeier, 8 München 50 Pasterstr. 5, Tel. 089/8 12 10 85

Mustang Mach 1, Bj. 73, 9000 km, nur im So. als Zweitw. gef., wie neu. Pr. nach Vereinb. Tel. 0 81 96/3 29. 54 426

Suche Ford Escort 2000 RS normal od. breit. Escort 1300 Sport, Bj. 73, Bestzust., muß in Zahlung gen. werden. Chiffre A 2/54 427

Ford-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 496 H

Escort RS 2000, Bj. 74, TÜV 12.77, Radio, LM-Felgen, weiß m. blau, kein Wettbewerb. Tel. 0 22 34/7 73 75. 54 544

Verk. 2,3-l-Motor. Tel. 0 23 71/5 05 50. 54 545

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 54 498 H

Ford Capri RS-Motor m. Getr. + Expr.-Anlage VB 550.—. Tel. 07 11/47 53 65. 54 622

Ford Capri 2,3 l-Getriebe mit Pedalwerk, VB 400.—. Tel. 07 11/47 53 65. 54 623

Super Capri II 3,0 GT, Chefwagen, Koffi.-verbr., 8 J BBS, Sonderl. weiß, Colorglas, Servolenk., Scheel-Sitze, Blaup. „Berlin Elektr.“ 1 J. Garantie 0 km Begr. DM 5000.— u. NP. Tel. 0 25 06/5 11. 54 428

Escort RS 2000, Bj. 74, 31 000 km, 6950.—. Tel. 05 11/86 39 59. 54 429

Mach 1, EZ 74, 270 PS, 40 000 km, alle Extras. Tel. 0 56 65/21 50. 54 430

SHELBY COBRA GT 500/AUTOMATIC, silbergrau, 10 688, aus 1. Hand, Gesamtleistung orig. 42 000, m. allen Extr., air conditioning, Scheiben getönt grünblau, Stereo-Anlage, Rollbügel, Sicherheitsgürte v. u. h. Spezial-Öl — Wasserkühler, Spezial-Federung, amerikanische Alu-Felgen, Motor vor 10 000 km general-überholt, Verh.-Basis DM 11 000.—. Tel. 0 40/ 2 20 08 21 (Büro 10 bis 17 Uhr). 54 670

Escort Gr. 2, Karosserie u. Fahrwerk 750.—, 4 BBS 8x13 neu 1800.—. Tel. 02 21 61 63 84. 54 777

Ford Shelby Cobra, 240 PS, Bj. 67, 90 000 km, TÜV 8.77, Neulackierung, nicht unt. DM 6000.— Barzahlung. Tel. 0 41 82/74 58 u. 0 40/24 07 28. 54 671

Suche Capri RS o. Leone mit Motorschaden, evtl. unfallbesch. D. Bales, 5520 Bitburg, Wittlicherstr. 10. 54 776

Geländewagen

Verkaufe Aro Geländewagen 2,5 Ltr. 67 PS, Bj. 72, TÜV 7.76, Hängerkuppung, 34 000 km, VB DM 4500.—. Tel. 0 21 50/34 28 u. 41 21. 54 733

Glas

Glas 1304 CL zum Ausschachten w. Getr.-Schad. preisg. abzugeben, AT-Motor neuw., v. Extras. T. 0 53 41/4 29 46. 54 778

Glas 3000-Motor gesucht (auch defekt, V8). Tel. 04 21/46 31 20. 54 779

Glas V8, 3 Ltr. TÜV 10.77, gen. überh. VB DM 10 000.—, viele Ersatztl., nehme auch geg. Zuz. kl. Neuw. in Tausch. Tel. 0 26 24/78 04. 54 672

Glas 1700 GT, Bauj. 1967, TÜV 12.77, Motor 10 000 km, für DM 3900.—. Tel. 0 92 81/6 51 94 tägl. ab 19 Uhr. 54 591

Verk. fabrneue Vergaser 1304 T8. Tel. 07 21/81 68 97. 54 546

Indra

Indra, EZ 11.72, 53 500 km, feuerrot, brillant/schwarz, alle Extras, Spitzenzustand, 18 500.— DM. Tel. 09 11/ 55 48 85 ab 17 Uhr. 54 431

Iso

74er Jaguar XJ6, sable brown, neue Reifen u. Motor, Automat. Festpreis DM 19 900.— od. Tausch m. Iso Grifo, Corvette Targa od. V12 E-Type, evtl. leichter Unfall. Tel. 0 23 65/8 21 63. 54 673

Jaguar

JAGUAR XJ/S, XJ 4.2, XJ 5.3 Coupé und Limousine beim größten Jaguar-Händler

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1 54 761 H

Verk. Jaguar E, Bj. 65, 2. Hand, im Bestzust., Colorgl., silb.-met., Koffizienverbretter., Spurverbr., Schalensitze, Innenausst. Leder schwarz, 4 neue Reifen, Speichenräder, Motor total überholt, TÜV 8.76, 8500.— DM, od. Tausch mit gleichwert. Merc. 280 SE, 280 SL/Diplomat, 2,8 E oder V8. Tel. 0 72 64/15 04 von 10—14 Uhr. 54 674

JAGUAR-REIFEN

XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 180,—
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

JAGUAR NEUWAGEN

XJ 4.2 — XJ 5.3, Lim. + Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar
Huescher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

74er Jaguar XJ6, sable brown, neue Reifen u. Motor, Automat. Festpreis DM 19 900.— od. Tausch mit Iso Grifo, Corvette Targa od. V12 E-Type, evtl. leichter Unfall. Tel. 0 23 65/8 21 63. 54 675



Alle Modelle kurzfristig lieferbar.
Telefon 0 91 31 / 3 31 58

Jaguar-Daimler V8 250, Bj. 69, rechts-gelenkt, Speichenräder, Automatic, neuwert. Zust. DM 9900.—, Jaguar 420 Saloon, 12.68, TÜV 77, Topzust. DM 8800.—, Jaguar MK II, 62, TÜV 12.76, dunkelblau, helles Leder, DM 5500.—, Firma Schwertfeger & Wagner, 4300 Essen, Steefler Str. 113—117. Tel. 02 01/27 42 09. 54 548

JAGUAR IN KÖLN AUTOHAUS

KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen.
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Jaguar-Teile neu u. gebr. 0 61 74/54 60. 54 499 H

Jaguar 3,8 S, Bj. 64, mit Ersatzmotor und Getriebe, viele Ersatzteile, Achsen-Türen, Chromteile usw. sofort zum Festpreis 6000.— DM zu verkaufen. Tel. 0 24 32/23 52 ab 19 Uhr. 54 592

British Classic Cars

Verkauf + Restaurierung v. MK II + XK 78 Freiburg, Tel. 07 61/50 88 38 H

Jaguar E V12 2+2, Rarität, Rechtslenk., 40 000 Meil., rot, TÜV 77, VB 15 500.—, zu verkaufen. Tel. 0 24 27/2 68. 54 593

Jaguar Mk II, 2,4 l, zu verkaufen, Bj. 62, nur 100 000 km, Drahrdr., Klasse DM 6500.—. Näheres: A. Hammerman, 34 Goldings Rd. Loughton, Essex, England. 53 217

MK 2 Teile zu verk. Tel. 0 28 45/42 56. 54 432

JAGUAR — SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

MK 2, 3,8 Ltr., TÜV 6.76, DM 4900.—. Tel. 0 40/2 79 79 ab abends. 54 735

420 Saloon, Bj. 67, unfallbesch., km 30 500, Automatik, kompl. oder in Teilen zu verk. Tel. 0 61 51/4 84 87. 54 780

5 MK 11, 3,4 l, 63, 64, 65, 67. Tel. Niederlande 0 40/11 16 39. 51 026

Original Jaguar MK 2, 1963, restauriert, guter Zustand, blau-met., Speichenräder, DM 25 000.—. Chiffre A 1/54 818

Kühlerschutzhauben

Schnellere Motorenwärmerung bedeutet längere Lebensdauer ab DM 19,50

Für alle gängigen Fahrzeuge am Lager (Fahrzeugtypen und genaues Baujahr angeben)



AUTO ALBRECHT, 775 Konstanz 11 Telefon 07531/23742, Telex 733263 Nauen Graliskatalog

„Schnapp-Zu“

Eine Schneekette

bester Qualität mit der einfachsten und schnellsten Montage. Die eingliedrige Spurkette ist lauffähig und bietet optimale Fahr-sicherheit u. Spurtreue. Einmalig günstige Preise ab DM 43,— pro Stück

Alle Größen am Lager!

Bei Bestellung genaue Reifengröße angeben!



Plastik-Garagen

faltbar, hochwertige PVC-Folie reißfest, extrem hitze- und kältebeständig, eingebaute Entlüftung, ab DM 79,90. Halbgaragen, dieselbe Qualität, bedeckt, alles Glas, ab DM 19,50

Gegen starre Kälte im Auto

Katalyt-Heizofen

heizt mit 1,5 l Leichtbenzin 30 Std. lang, bis ca. 8 cm³, geprüft u. zugelassen, keine Flamme, kein Rauch, ohne Rückstände, völlig explosions-sicher nur 56,—



Für die Gesundheit im Auto

Polzbezug „LS“

(Luxus-Sonderklasse) aus echtem Lammfell hergestellt, an der Lehne und am Sitz Fellkappen, elastisch u. reißfest, sitzt bombenfest! Beste Fellqualität, voll waschbar, 2 Jahre Garantie. Farben: Weiß, Sekt, Grau, Dunkelbraun,

Gr. A bis Mittelklasse DM 109,—

Gr. B ab Mittelklasse DM 119,—

Bei Bestellung Wagentypen angeben!

(über 6000 Artikel) sofort anfordern.

Jeep

ALLRAD SCHMITT

Großauswahl aller Geländewagen, An- u. Verkauf



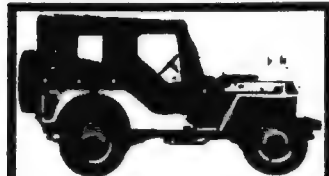
DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover
Alle Ersatzteile, Expressversand

8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Ruf: 09 31 / 5 13 83 oder 70 55 95

Jeep CJ 7, neu, 17 500.—. 06105/74375.
54 781

DKW-Munga

Das größte Lager mit allen Munga-Teilen. Neu und gebraucht. Alles preiswert und schnell ab Lager. Prospekt vorhanden. Neu eingetroffen: Original-Munga-Einsachsanhänger, matz autoteile, 239 Flensburg, Postfach 556, Tel. 04 61/1 73 11



US-Jeeps ab 2900.—
Tel. 0 83 22-32 97

54 549 H

Sensationspreise für CJ 5/7 Jeeps



Der Super 76er US-Jeep mit Vierrad-Antrieb

CJ 5 US-Dollar 6990.— inkl. MwSt.
CJ 7 US-Dollar 7390.— inkl. MwSt.
Bei TAX-FREE-KAUF abzügl. 25%

FUCHS
AUTOMOBILE
6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75—77

Jeep CJ 5, Modell 76, fabrikneu, inkl. Zoll, TÜV-Abnahme, MwSt., für DM 18 900.— abzug. T. 0 26 41/2 48 76 abds.
54 734

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3085 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Kart

Renn-Kart mit überholtem Motor für DM 580.— zu verk. T. 09 31/5 16 37.
54 624

Lamborghini

Lamborghini Countach, Neufahrzeug, keine Kfz-Briefeintragung nur wenige Überführungskilometer, Farbe rot, weißes Leder, Aircondition und Stereo, Listenpreis DM 106 000.— umständehalber für DM 89 500.— von/ab Privat abzugeben. Evt. Inzahlungnahme eines anderen Pkw möglich. Tel. 0 40/4 10 27 19 + 8 50 26 92.
54 550

Gesucht Miura, auch def. erstkl. Fiat 125 Spider m. in Zahlung genommen werden. Ab 17 Uhr Tel. 0 58 41/5 66.
54 433

Gelegenheit! Lamborghini Urraco noch nicht zugelassen. VB 32 000.—. Tel. 0 22 21/44 03 03 oder 44 36 62.
54 677



Espeada 305 PS — 0. 280 km/h

Deutsche **lamborghini**
Vertriebsges. m. b. H.
Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 36 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 36 18



Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf,
Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

400 GT, 67/68, Bestzustand, DM 13 500.—, Tausch u. Finanz. möglich. Tel. 06 21/85 50 17 u. 81 33 85. 54 435
Iselero, Bj. 69, 12 Zylinder, 325 PS, Motor 13 000 km, Getriebe 3000 km, neue Antriebswellen, wegen Führerscheinentzug umständehalber gegen Höchstgebot abzugeben. Tel. 9.30—18.30 Uhr 0 21 51/2 65 92, ab 20 Uhr 0 21 51/56 14 87. 54 676

Lancia



Lancia Flaminia 2,81, GT, Bj. 65, (mit Ersatzmotor u. Getriebe, sowie anderen Teilen zu verkaufen. DM 5800.— Tel. Luxemburg 54 71 01.
53 225

Lancia 2000 HF, Bj. 73, 12 000 km, TÜV bis Ende 76, Garagenwagen, 1. Hand, viele Extras, VB 12 000.— Zuschr. unt. Chiffre A 2/54 737
Lancia Zagato, 72, neuwertig, rot, VB DM 9300.—. T. 0 89/6 11 30 60.
54 831

Lincoln

Lincoln-Continental, Mod. 72, Coupé, Klima, Stereo etc., von Privat DM 7400.— VB. Tel. 0 68 68/3 56. 54 782

Lloyd

Aus Privat-Lagerauflösung Ersatzteile für Lloyd 400, 600 und Arabella zu verkaufen. Auch Karosserieteile. Tel. 0 21 07/68 25 nach 19 Uhr. 54 594

Lotus

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Eiseystr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Elan Cab., Bj. 71, 8000 km, reparaturbed., für 6500.— DM zu verkaufen. Tel. 06 31/6 06 76 ab 19 Uhr. 54 678

Lotus Elan + 2 S, Bj. 70, TÜV Ende 76, 38 000 km, schwarz, el. Fensterheber, Stereocassette, neu bereift, DM 9800.—, nehme ev. Porsche 356 C oder SC Cabrio, Bj. 64—65 oder MGA ab Bj. 60 in Zahlung. Tel. 0 21 61/3 38 12.
54 625

Verkaufe umständehalber: Lotus Elan + 2, S 130/5, Bj. 73, 25 000 km, grün-silber-met., Top-Zust., Preis 19 000.— DM. Tel. 06 81/6 58 59. 54 436

Maserati

Kaufe jeden Unfall-Maserati INDY Amerika bar. Tel. 06 11/78 28 49. 54 500

Gelegenheit! Maserati Merak, EZ 75, Klimaanlage, Extras VB 34 000.—. Tel. 0 22 21/44 03 03 oder 44 36 62. 54 679

Matra

Matra-Bagheera II, Bj. 75, neuwertig, preisgünstig, priv. Tel. 0 23 05/1 38 33. 54 437

Gelegenheit! Matra 530 LX, Bj. 72, nur für Liebhaber! ta Zust., Ford-Tuning, Kotflügelverbr., Alu-Felg., neue 195 HR Reif., Schalensl., H-Gurte, 25-Watt HiFi-Stereoanl., br. Hinterachse, 48 000 km, geg. Höchstg. Tel. 0 61 96/2 30 28. 54 438

Mazda

Mazda RX-3, fabrikneu, Farbe: Blau, DM 13 300.—, nur nur DM 11 000.— zu verk. Tel. 0 52 34/8 95. 54 680 H

Mercedes

Gebrauchte Mercedes-Teile liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

Daimler-Benz 220, Bj. 1952, schwarz, neuer Lack, DM 8000.— inkl. Nordstadt-Tuning. Tel. 05 11/63 13 38. 54 645 H

300 SEL, 6,3, Bj. 72, silb.-met., viele Extras, Bestzust., Privatverkauf, VB 15 900.—. T. 0 28 23/2 92 44 Geschäftstz. 54 736

Autogasanlagen für jedes Auto!
Sparen Sie 60% der Benzinkosten.
Fordern Sie Prospekt an.
H. L. Gantevoort
TUV-gepr. Treibgasanlagen
418 Goch-Asperden, Grüner Weg 4-6
Telefon 0 28 23/47 57

280 SE Coupé, Bj. 70, original 62 000 km, Extras. Tel. 0 22 03/5 22 92. 54 738

Liebhabsstück, 220 SE Coupé, Bj. 65, TÜV neu, viele Extras, metallic. Tel. 0 61 21/8 33 39. 54 553

250 SE Coupé, 67, SD, Radio, Servolenkung, 94 000 km, Garagenw., TÜV 2 Jahre, DM 8800.—. T. 0 26 32/4 81 12. 54 740

Einmalig! 300 SE Coupé, 66, ATM, Vorbau wie 280 SEC 3,5, gegen Gebot. Tel. 0 62 03/8 25 14. 54 681

280 SE/9 Cabriolet, Bj. 9.70, neuwertiger Erstbesitz! Scheckheftgepflegt, DM 22 000.—. Tel. 0 30/8 24 88 14. 54 682

450 SE, neuwertiger Zustand, 7 Monate jung, nur 19 000 km, dunkelblau-met., elektr. SSD, Klimaanlage, Stereo-Cassette-Radio, Velourpolster usw. Tel. 0 25 91/82 93. 54 683

Merc. SL alle Typen def. Rost, Unfall von Privat ges. H. Barghop, 2911 Godeshoit, Am langen Tangen 3. 54 684

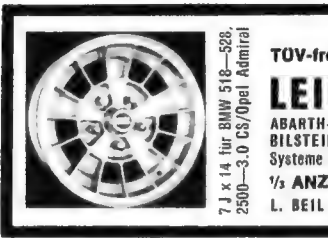
HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 06 53 oder 6 06 54

250 SE Automatic, Garagenwagen, bestens gepflegt und gewartet, Bj. März 1970, TÜV 77, 156 000 km, für DM 10 500.— zu verkaufen. Tel. 07 31/6 47 56. 54 685

Verkaufe DB 300 SEL 6,3, Bestzustand. Tel. 0 74 24/27 42. 54 687

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 54 501 H

Mercedes-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 502 H



TUV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Schlagstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA
Bitte Type und Baujahr angeben.
1/5 ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL • 6701 NEUNOFEN 4 • Telefon 0 62 36 / 13 66

DUNLOP-STAHL

SP SPORT SUPER (D 1)
195/70 HR 14 DM 144,—
195/70 VR 14 DM 171,—
205/70 HR 14 DM 146,—
205/70 VR 14 DM 184,—
185/70 VR 15 DM 175,—
215/60 VR 15 DM 234,—
inkl. 11% MwSt., per Nachnahme,
frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle,
Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos,
Telefon 0 72 21 / 6 18 36

Liebhabs sucht Mercedes Cabrio od. 280 SL. Tel. 02 01/27 42 09. 54 551

Verkaufe Mercedes 250/8 2717 ccm, Bj. 72, Alufelg., Niveaureg., Rd., 80 000 km, Anh.kuppl. 1900 kg. 05 71/4 25 17. 54 552

350 SLC, alle Extras, evtl. Tausch m. 200 MB. Tel. 0 92 33/93 59. 54 739

Suche 190 SL, Bj. 61, zum Ausschliachten od. Teile. T. 0 52 03/47 22 n. vorm. 54 554

100% Kaufe jeden Mercedes, auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/28 73 57. 54 503 H

190 SL alle Teile, Hardt. 0 23 63/17 75. 54 555

Liebhabsfahrzeug 190 SL, Karosserie neu, Maschine neu mit Merc.-Garantie technisch generalüberholt, Stereo-Radio, Extras, Zustand neuwertig, beide Verdecke, Sommerverdeck noch nicht gebraucht, umständeh. DM 11 500.—. Tel. 02 21/23 81 48. 54 556

Die Anfangsbuchstaben..

GE
... Ihres Namens an Ihren Wagen. Schwarzmetall oder mit Chromlack lieferbar. DM 36,— per NN. Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen, 18 cm lang. ***** -Gesetzlich geschützt! Stahlscheibe-Metallguss, 49 Herford, Goebenstr. 78

Mercedes-Motoren, 230/4, 2700 km, 280 SE, neu, 19 000 km, 350 SE, neu, 25 000 km, div. Getriebe u. H.-Achsen. Tel. 0 27 35/44 35 od. 02 71/4 25 16. 54 557

280 SE 3,5 Coupé, Bj. 70, Flachkühler, wie neu, DM 14 800.—. T. 0 71 24/8 52. 54 558

350 SLC, 73, alle Extras, DM 27 500.—. Tel. 0 75 88/50 71. 54 559

230 SL, Dez. 65, met.-grün, beide Dächer neu, Bestzustand, 10 900.— DM zu verk. Tel. 0 71 52/5 14 91. 54 595

DB 200/74 Automatic, Servolenkung, Radio, 80 000 km, grün, DM 13 500.— VB. Tel. 0 71 61/7 51 59 oder 8 91 83. 54 626

Suche MB 350 SL oder 280 SL (evtl. auch alt. Mod. 280 SL, wenig km) unfallfrei. Tel. 06 21/2 05 68. 54 627

Merc. Barankauf. Tel. 06 11/28 51 44. 54 505 H

DB 219, 57, techn. 1a, opt. gut, Farbe: Schwarz, DM 2900.—. T. 0 52 02/30 12. 54 596

250 SE Coupé, grün/weiß, cogn. Leder, SD, US-Scheinw., 1a, DM 8000.—. Tel. 0 53 61/1 23 16. 54 439

220 S Coupé (von Arzt), Bj. 57, ATM, TÜV 8.78, Rad., SSD, Lederpolst., wie neu, VB DM 4700.—. Tel. 0 80 61/74 79. 54 440

Mercedes 600, Bj. 1970, chauffeurgepflegt, Klimaanlage, doppel Radio, neue Bereifung etc. Kilometerstand: 69 000 km, DM 35 000.—. 02 34/49 21 85. 54 441

300 SL, in jedem Zustand, preisw. gesucht. Becker, 2 HH-73, Pfarrstr. 11. 54 442

200 D/8 gesucht, auch Unfall-, Motor- od. Getriebe-Schaden. Komme sofort, zahle bar. Tel. 07 11/60 57 65. 54 443

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN

1 Jahr Garantie oder 50 000 km Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw	Lkw
200 D 2000,-	206 D 2300,-
200 D/8 2250,-	406 D 2300,-
220 D/8 2400,-	608 D 2600,-
230/8 2250,-	808 D 4200,-
250 SE 3200,-	Preise
280 SE 3450,-	inkl. MwSt.

Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.

Motoren Kruz,

Motoreninstandsetzungsbetrieb

5063 Overath, Im Wiesental 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77
Hamburg 0 40 / 50 38 02 oder 8 50 27 96
Stuttgart-Rottweil 07 41 / 70 07
Schweiz/Köppingen 0 34 / 53 14 96

Suche 300 SL-Flügelüren. Preisangabe und Zustand, Haus-Eintausch auf Rentenbasis mögl. Chiffre

A 2/54 444 H

Maschine, Getriebe, Becker-Radio für Adenauer-Mercedes 300, Bj. 52, kpl. für DM 550,- zu verkaufen. Tel. 02 02/47 56 53. 54 445

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Mercedes 190 SL, weiß, Radio, Motor ca. 45 000 km, Bj. 60, TÜV 77, für DM 7500,- + 11% MwSt. Verkauf: Telefon 0 98 31/6 60. 54 446 H

KAUFE Mercedes-Unfallwagen

Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

230 SL, Topzustand, günstig zu verkaufen. Tel. 0 71 24/8 52. 54 448

190 SL, Bj. 58, Bestzustand, 2. Hand, TÜV 4.77, silbermetallisch, DM 10 000,-. M. Weidner, 6 Frkf./M., Bergerstr. 279. 54 452

Guterh. Holzklenkrad (Zimber) ges. f. Merc. 280 SL, Dr. K. Stühmer, CH-9006 St. Gallen, Schweiz, Kantons-spital. 54 820

MERCEDES MOTORE

für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.

1 Jahr Garantie oder 50 000 km

DIESEL-FEUER GmbH

Köln

5063 OVERATH (an der B 55)
Gewerbegebiet
Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74

Frankfurt

6072 DREIEICHENHAIN
Daimlerstraße 6
Tel. (0 61 03) 8 41 41-2

München

8 MUNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282
Telefon (0 89) 1 50 44 33

54 504 H

280 SE 74, Autom., SSD, Leder, metallic, Alurad., Stereo-Cass. Zentralverr., NP heute ca. 41 200,- im Kundenauftr. DM 29 900,-. 280 S 75, Autom., Color-Glas, geh. Ausst., welt u. NP, i. Kundenauftr., nur DM 27 950,-. AHG, Ludwigsburg, T. 0 71 41/4 20 81. 54 827 H

Zu verkaufen: Mercedes W 153 Lim. Jahrg. 1941 f. Restauration od. als Ersatzteil. Standort: CH-Zürich. Tel. 01/52 13 26. 54 819 H

Autobarankauf

Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).

Harald Rochel Automobile

725 Leinberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

280 SL, Bj. 75, alles Zubehör, silber, NP 45 800,-, 10 000,- DM unter NP zu verk. Tel. 09 11/63 08 33. 54 783
Privat sucht DB 190 SL oder Limousine, Bj. 70/72 im Tausch geg. Opel GT, Bj. 72 (Wertausgl.). Erb. Ang. mit genauen Angaben unter. Chiffre

A 2/54 788

450 SEL, 4 Mon., 6000 km, von Privat, 53 000,- minus 8000,-. T. 0 46 44/3 13. 54 789

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	UNIRÖYAL	DM 122,-
205/70 HR 14	PIRELLI CN 36 3M	DM 129,-
205/70 HR 14	DUNLOP D 1	DM 146,-
205/70 VR 14	PIRELLI CN 36	DM 159,-
	PIRELLI CN 36 3M	DM 189,-
	DUNLOP S. SPORT	DM 184,-
	MICHELIN XWX	DM 205,-

einschl. 11% MwSt. + Versand (frachtfrei ab 4 Stück pro NN)

Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl

Telefon 0 27 22 / 74 62

280 SE Coupé 3,5, Bj. 70, Automatik, 74 000 km, anthrazit-metallic, weißes Leder, viele weitere Extras, DM VB 17 750,-. Tel. 02 21/52 76 77. 54 791 H

190 SL 61, opt. + techn. einwandfr. gen.-üb., 14 000,- 0 28 22/32 64 ab 20. 54 785

Mercedes 600, Bj. 66, Farbe weinrot, helles Leder, gesamt km 134 000, mit allen Extras wie Stereo-Anlage, Klimaanlage usw. in einmalig gepflegtem Original-Zustand. Der Wagen wurde nur im Sommer gefahren (kein Rost). Unfallfrei, Originallackierung, wurde regelmäßig bei D.B. gewartet und instandgesetzt. In letzter Zeit wurden Reparaturen für insgesamt 25 000,- DM ausgeführt u.a. AT-Mot., AT-Getriebe, AT-Hinterachse. Origin. Rechnungen liegen vor. Umstände halber für VB 28 500,- DM abzugeben. Tel. 0 22 61/5 33 04 o. 5 22 68. 54 381

Neu! Achtung! Neu!

Wir vers. alle Liebhaberfahrzeuge Vollkasko zum echten Liebhaberwert, (z. B. 300 SL usw.) günstige Prämien, volle Absicherung. Rufen Sie uns an 0 23 31/1 62 39. 54 790

Rarität! Werkstatt-Handbuch DB 170, alle Typen, ca. 510 Seit. DIN A4, alle Arbeiten und Daten beschrieben, pro Stück DM 80,- + NN, Rückgaberecht. Joachim Schmidt, 7311 Bissingen, Roßweide 1, Tel. 0 70 23/62 07. 54 792

Suche Kontakt zum Ausland zwecks Verkauf von Mercedes-Fahrzeugen. Zuschriften unter Chiffre A 2/54 833

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglic, Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/6 Diensi, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8

PORSCHE 911 T/E/8 bis 2,7 Carrera

BMW 1602/2002/tli/2500/3.0 CSI

OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore

FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bör & Co. oHG, 463 Bochum,

Humboldtstraße 36,

Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

Cabrio 280 SE, bzw. 3,5 l gesucht, Barzahlung. Tel. 08 41/8 15 00. 54 449

Interessengemeinschaft verkauft: Daimler Benz 300 d, Bj. 58, schwarz, ATM 80 000, 180 PS, 1974 gen.überh. neu: Unterbod., z. T. Karosserieteile, Auspuffanlage, Reif., Kupplung, Einspritzpumpe, Stoßdämpfer, nur orig. DB-Neutle., dpl.lackiert, TÜV-Neubnahme. Geg. Geb. nicht unter 18 000,-. Kontaktaufnahme: M. Pape, 4460 Nordhorn, Neuenhauserstr. 158. 54 784

NEU in Deutschland!

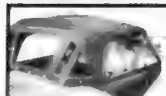


US-Exportschlewerer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,- pro Satz per Nachnahme durch **W. u. G. Autoteile** 58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 28

280 S, Bj. 8.71, silber-met., el. Stahl-sch., Garagenwagen, Bestzustand, Automatic, Radio u. Cassette z. verk. Festpreis 7900,-. Tel. 02 61/3 27 44. 54 786

Suche Lieferanten für Jahreswagen. Tel. 02 21/37 39 11. 54 787 H

MG



VERDECKE UND SPRITZDECKEN

Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,-

b. 170,-, Spritzd. alte Mod. DM 85,-, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preis!:

British Hoeds, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, England.

MGA, Bauj. 1960, original schwarz, DM 3000,- inkl. Nordstadt-Tuning. Tel. 05 11/63 13 38. 54 646 H

Suche MG TF, Ulrich Buttler, 4352 Herten, Nimrodstr. 2b. 54 793

MG Midget MK II, Bj. 64, TÜV 10.77, für DM 2200,- überholt, geg. Gebot. Zuschr. unt. Chiffre A 2/54 688

MGA Coupé, VB 4700,- 0 23 73/55 28. 54 689

MGB Blech Mot. neu. 0 72 21/2 29 56. 54 741

MG Gehr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h. 54 506

Suche MGA ab Bj. 60. (Siehe a. unt. Lotus Elan + 2 S). T. 0 21 61/3 38 12. 54 628

Suche 4 Chromspeichenräder für MGB. Tel. 02 01/25 05 30. 54 597

MG A Coupé, techn. sehr guter Zust. opt. noch z. verb., Festpr. 5200,- DM. W. Weber, 78 Frbg., Tennenbacher Str. 35, T. 07 61/3 97 42 nach 18 Uhr. 54 598

Minipreise für geb. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 54 507 H

MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 68. 54 508 H

Verkaufe MGB 1800, Bj. 73, TÜV 10.75, VB 10 000,- DM. Tel. 0 22 93/2 56. 54 599

Modellautos



TRIUMPH TR6

Zinngußmodell

1: 43 (ca. 9 cm)

Einer der letzten engl. Roadster. Hergestellt von Autoplastic England, dem weltbesten Hersteller von Zinngußmodellen. Handwerk. Kleinstserie mit Gummirädern u. Chromteil. Bausatz DM 29,50, Fertigmodell nur DM 39,50 (Preis je Verp. u. Porto). Bitte auch Großkatalog anfordern, mit über 1300 and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik und Metall, Fertigform und Bausatz. DM 4,- in Briefmarken bitte an

MODEL INTERNATIONAL, 6083 Walldorf, Hundertmorgenring 100, Abt. I

Morgan

4/4, 4-Sitzer, Bj. 74, 13 500 km, geg. Gebot. Tel. 0 62 27/25 60 ab 18 Uhr. 54 629

4/4, 4sitzig, neu lackiert, zweisch., met.-grau, neu bereift, 50 000 km, Festpreis 13 500,-. Tel. 0 48 51/7 82. 54 560

Suche Morgan 4/4, max. 30 000 km, Topzustand, gegen Barzahlung bis 10 000,- DM. Tel. 02 08/7 18 89. 54 561

Opel

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für OPEL, TÜV-zugelassen, bei ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Für Ascona 19: 2x40 DDH (TÜV), kompl., Gr. 1 Anlage (TÜV), Lampenh. u. 4 Super Oscar, U-Schutz, Sebring-Ausp. (ABE). Tel. 0 62 01/5 31 72. 54 691

Tuning komplett

Irmischer-Rallye-Kalender
(A3 quer, 13 Blatt, vierfarbig) **DM 7,50**
+ Porto + NN

NEU: Irmischer-Rallye-Jacken
(gelb-grün) **DM 88,25**
Einmal. Einf.-Preis + Po. + NN

ACHTUNG SPORTFAHRER!
Decken Sie sich für die neue Saison rechtzeitig mit uns. Spezialteilen ein! Nachfrage ist groß.

irmscher

7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20, Tel. (07195) 2066

Grand Tourisme Coupé: Diplomat CD, Traumauro, Bj. 5.75, 12 000 km, Neupreis über DM 60 000,-, jetziger Verkaufspreis DM 34 000,- van Eupen, Essen, Tel. 02 01/22 12 81. 54 582 H

OPEL DIPLOMAT!
(Direktionswagen) 5.4 l-Motor, 230 PS, Automatik, EZ 7.73, 63 000 km, TÜV 8.77, Farbe: Vinylschwarz braun, goldmetallisch, Polster: Stoff beige, mit Radio „Köln“, Halog.-Fernseherwerfer, getönte Rundumverglasung, mit Scheibenantenne, el. Fensterheber, el. Stahlkurbelachse, Halog.-Nebelscheinw., Nebelschlußl. und Gasdruckstoßdämpf., Preis VHS. Anfrag. bitte an Fa. Paul Zunk KG, 3032 Fallingb., Tel. 0 51 62/8 15. 54 583

Auch Sie sollten sich mal informieren über unser Angebot von Tuning-Kits und sportlichem Zubehör (TÜV-ABE)
Gesamtkatalog 1,- (10er Briefm.)

Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kalkheim, Bergstr., T. 0 61 85/7 32 11

Ascona 1600 SR, Gr. 1, 106 PS, Bilstein-Fahrwerk, Sperre, 4.22 Achse, Verbundglas, grün/gelb, optimal für Berg + Slalom, Bauj. 1.75, 14 000 km, Preis VB. Tel. 0 21 22/33 14 04. 54 584

Opel-Motoren gebraucht u. mit 0 km mit Garantie, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 02 71/35 14 54. 54 510 H

4 BBS, 8x14, 120°L.-Kreis, 5 Loch, 3tlg. Tel. 06 11/51 53 94. 54 454

Suche: Fünftg.-Getriebe für Ascona. Verkauft: Solex Doppel 40/42 CCI, kompl. mit Krümmer (neuwertig) u. 4 M-S Rotpunkt Veith Pirelli 165 HR 13 (erst einmal gelaufen). Tel. 0 52 23/8 42 05. 54 600

OPEL Barank. T. 06 11/28 51 44 54 509 H

Commodore GS/E Coupé, Bj. 11.72, 1a Zust. VB 9000,- z. verk. 028 64/15 66. 54 601

Diplomat V8 Autom., 4.74, 65 000 km, Chelwagen, grün, el. SSD, Radio mit Rekorder, getönte Scheiben, Nebellampen. Tel. 0 22 34/7 16 41. 54 602

Opel Comm. Coupé, Bj. 10.74, 115 PS, 38 000 km, mit Servolenkung u. Nebelpaket etc. DM 6000,- unt. NP zu verk. G. Hennrich jr., 3559 Rosenthal, Vor dem Reisberg 2. 54 455

GT/J 1900, Bj. 5.73, blau, 35 000 km, ATS 175/70 Abarth, Radio, DM 8900,-. Privat. Tel. 0 40/6 43 91 59. 54 690

Ascona 19 SR, ocker, Bj. 72, 47 000 km, einige Extr. Preis VB. Przybylski, 591 Kreuztal-Kredenb., Am Freibad 25. 54 630

TÜV-Abnahme-Gutachten f. Opel GT Spoiler gesucht. Lauterbach, Dortmund, Max-Brod-Str. 20. 54 453

STAHLFELGEN

8 x 13 mit ABE, für Ihren Manta/Ascona

DM 153,85 inkl. MwSt.

H. REESE, 48 Essen 12
Postfach, Telefon 02 01 / 34 05 32

Diplomat V8, 73, ca. 40 000, LM-Felg., Stereo, Reifen neu, Topzustand, Preis VB. Tel. 0 23 02/6 05 87. 54 794
Ges.: Unfall-Diplomat/GS/GSE/Indra ab Bj. 72. Tel. 06 21/6 02 19 06 ab 8-12, 14-16 Uhr, Grasemann. 54 795

Panther



Das individuellste Automobil
PANTHER J 72
 ab Lager
Alleinimporteur
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
 54 762 H

Panther J 72, in der seltenen 12-Zyl.-Ausführung. Keine Haltereintragung im Kfz-Brief. Nur 2000 km. Extras, nur 69 000.— DM (Neupr. über 100 000.— DM). Tel. 0 40/5 11 02 29 + 0 40/27 27 00. 54 565

Peugeot

104 Coupé, 1 Jahr. Tel. 0631/35 35. 54 546

Porsche VW-Porsche

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Porsche 911/2 + 2.2 l. TÜV zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NOLDEKE GmbH**, 775 Konstanz, Postfach 5130

Porsche 356 B, Bj. 62, Cabrio, restauriert + neuer Lack, sehr gut. Zustand, Motor 30 000 km, DM 10 000.— inkl. Nordstadt-Tuning, Tel. 05 11/63 13 38. 54 647 H

Porsche Turbo, Vertrags-Auslieferung Ende Januar. 76, abzugeben, silbergrün-diamant, SSD, Leder schwarz, Reifen Serie 50, Diff.-Sperrle. Tel. 0 72 67/6 20. 54 566

Suche 356 C oder SC Cabrio, Bj. 64-65. (Siehe auch unt. Lotus Elan 2 S). Tel. 0 21 61/3 38 12. 54 631

Bremsen + V-Achse 356 B, f. VW Umbau vorb. DM 500.—, T. 0 89/4 80 15 37. 54 828

911 E Targa, Sportomatic, Spoiler, Stereo, TÜV neu, DM 9950.— (Inzahlung. BMW, Capri, DB 200-280 SE). Tel. 0 63 01/97 97. 54 829

Suche 911, ab Bj. 68, m. def. Mot. od. TÜV abgel., nur Tausch geg. ganzen F. 124 Spider, schwarz, TÜV 7.77, AT-Mot. Angeb. unt. Chiffre A 2/54 796



Gebrauchteillager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
 Telefon 0 21 51 / 2 69 77
 Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

911 L Coupé, Bj. 8.68, TÜV 77, orange, S-Felgen, Blaupunkt, Bamberg, Masch. überholt, guter Zustand, Festpreis DM 4800.—, Tel. 0 40/7 90 53 55. 54 797

Gesucht: je 2 7-, 8- u. 9-Zoll-Felgen aus einzeln, Gummi-Heckspeiler, Barz. Selbstabh. Tel. 023 30/33 33. 54 798

Porsche Targa 911 2,7 l, Bj. 76 mit Nachlaß abzugeben. Tel. 0 26 39/6 29. 54 799

Für Leute, die schon alles haben: Käfer, Bauj. 1952 (geteilte Heckscheibe), modernes Fahrgestell, Scheibenbremse vorn, Doppel-Gelenkchse hinten, 5-Gang-Getriebe, 2-Liter-Motor, Preis auf Anfrage. Nordstadt-Tuning. Tel. 05 11/63 13 38. 54 648 H

AUTO-SERVICE

Altman + Hansen GmbH
 Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen
 Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt
 TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung

56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Getriebe für 911, kurze Übersetzung, 5-Gang, Sperre, mit Neuteilen, überholt, einbaufertig, DM 2900.—, Tel. 0 21 22/5 01 01. 54 632 H

911 E Targa, 2,4, Bj. 73, 39 000 km, TÜV 77, w. neu, s. v. Zubeh., Preis VB. 914/2.0, Bj. 73, 44 000 km, TÜV 77, Pr. VB v. Priv. 02 03/77 01 36/72 38 15. 54 633

911 E, 73, TÜV 77, S-Fahrw. u. Ausrüst. Zust. 1a. 02261/240 47 o. 670 47. 54 634

Suche für Heckspoiler auf 914 TÜV-Eintragung, gute Bezahlgung. Zuschriften unter Chiffre A 2/54 570

356 B Cabrio, 75 PS, Bj. 61, TÜV 6.76, technisch und optisch o.k., VB DM 5500.—, Tel. 0 28 55/63 51. 54 457

911 Coupé + Targa ab 68 gesucht, auch Unfall-, Motor- od. Getr.-Schad. Komme sof., zahle bar. 07 11/60 57 65. 54 459

73er Carrera RS, 36 000 km, unfallfrei, 1. Hd., schackheftgepf., hellgelb, neue Bereif., groß. Gummispoiler, 8-Spur-Stereo, 1a Zust., sof. für DM 27 000.— von Privat zu verkaufen. Nur ernsthafte Interessenten wollen sich Sa. + So. unt. 0 29 41/59 13 melden. 54 460

Alles wird teurer. Wir nicht!

Acapulco Mexico

Rundreisen und Badeferien am Tropenstrand

Preisbeispiel: 2 Wochen Hotel Tropicano

Winter 74/75 | Winter 75/76
 ab DM 2168,- | ab DM 1905,-

Sie sparen **DM 263,-**
 Wöchentlich mit CONDOR-
 Jumbo-Jet von Frankfurt.
 Eine Woche bereits
 ab DM
850,-

Prospekt
 in Ihrem
 Reisebüro

Terramar
 Die Spezialisten

JAMAICA

Wöchentliche Flüge
 2 Wochen ab DM 1860,-
 Jamaica-HAITI
 2-Wochen-Kombination ab
 DM 2090,-

BALI

2 Wochen ab allen
 deutschen Flughäfen
 ab DM 2510,-
 Rundreisen Java,
 Sumatra

Oder
 Post-
 karte
 an:



Terramar,
 6 Frankfurt,
 Wilh-
 Leuschner-
 Str. 93

Porsche 911 Targa, 1973, alle Extras, Eintauch und Finanzierungsmöglichkeit. Köln Tel. 02 21/52 88 55. 54 567 H

Porsche 911 S Coupé, 1972, 1. Hand, alle Extr., Eintauch u. Finanzierungsmöglichkeit. Köln Tel. 02 21/52 88 55. 54 568 H

Gebrauchteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei-Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Targa 911 S, gelb, Recaro Sportsitze, Frontspoiler, 7-Zoll-Räder, Bj. 1972, 78 000 km, Garagenfahrzeug, äußerst gepflegt, Bereifung 100%, Preis: DM 17 800.—, ATS Leichtmetallräder GmbH, Tel. 0 63 22/40 04. 54 569 H

Suche 911 Targa, Bauj. 70/71, Privat. Barzahlung. Unter Chiffre A 2/53 213

Porsche 911 T Coupé 2,4 l, Bj. 11.72, ca. 76 000 km, Liebhaberfahrzeug, Stereo-Cass.-Radio, silb.-met. Lackier., sehr guter Zust., neu bereift, heizb. Hecksch., Ratenzahlg. ist mögl. VB DM 14 650.—, Tel. 0 78 08/26 45. 54 571

Vordere Stoßstange, Modell 75, abzugeben. Tel. Wuppertal 76 07 59. 54 458

911 T 2,2, Bj. 71, 80 000 km, 10 500.— DM. Tel. 0 76 21/4 64 29 ab 19 Uhr. 54 572

911 Targa, 67/68, lila-met., jed. Extra, DM 7400.—, Tel. 07 11/60 57 65. 54 461

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/7 87 43. 54 517

Reifen der 0.70er Serie

Uniroyal Kleber GTS		
165/70-13:	74,-	72,-
175/70-13:	89,- TL	82,-
185/70-13:	91,-	92,-
185/70-13:	97,- HR	100,-
195/70-13:	101,-	102,-
185/70-14:	96,-	96,-
195/70-14:	130,-	108,-
205/70-14:	162,- TL	136,- TL
175/70-15:	100,- TL	100,-
195/70-15:	—	100,-

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und **PIRELLI CN 36** günstig lieferbar. Preise einschl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme. Reifenberger, 657 Kirm, 06752/2958 u. 2300

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile z. verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96. 54 511 H

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

100% Kauf jeden Porsche bar ab
 Bj. 68. Tel. 07 11/26 73 57. 54 512 H

Gebrauchtwagen, Teile An- und Verkauf. Suche Unfallwagen. Meister-service Nestler, 605 Offenbach, Mainkurstr. 3-5, Tel. 06 11/86 58 68. 54 513 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11/49 19 58. 54 514 H

Sportwagen-Zentrum

FLEISCHHAUER

Ständige Großauswahl an Porsche Neu- + Gebrauchtfahrzeugen. Probefahrt, aller Modelle, auch Porsche-Turbo + 924 jederzeit möglich. 5 Köln 51, Am Raderberggürtel, Tel. 38 50 54

Porsche Export
 Ich suche dringend gefpl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 69. 54 516 H

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 54 518 H

KOTFLOGELVERBREITERUNGEN
 SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 54 519 H

911 Targa, hot-pink, 210 PS, 8"- u. 9"-Felgen, alle erdenkl. Extras, 14 500.— DM. Tel. 07 11/60 57 65. 54 462

Gebrauchteile aller Typen am Lager
 Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
 Porsche-Gebrauchtlager
 75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waidweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche-Motor-Verk., werkstattüberh., kaufe defekte Mot. Tel. 0 23 53/22 99. 54 465 H

911-Motore, 15-20 Stück, gebraucht, auf Lager, m. Garantie. 021 51/2 15 16. 54 466 H

Zugfreie Frischluff

AIR-PRESS®

Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglass.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
 1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.



NEU
 BMW-MERCEDES
 OPEL-FORD
 AUDI-VW

GT-EUROPEMEISTER 1975 auf Tebernum-Carrera-RSR HARTWIG BERTRAMS

SCHICKENTANZ RSR
zu verkaufen



TEBERNUM-GEBRAUCHTEILLAGER UNFALLWAGEN-ANKAUF

Motore 2,0-2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Porsche VW-Porsche

Porsche 911 T, Bj. 68, gut. Zust., VB
DM 8000.-, S. Maile, 7117 Adolzfurt,
Bretzfelderstr. 23. 54 463

1 Turbo-Heckspoiler mit Gum. 600.-
2 7-J-Felgen 600.-
1 Carrera 73-Stoßstange vorne 200.-
1 Carr. 74-Heckspoiler m. Gum. 600.-
1 Lenkgetriebe neu 150.-
1 Heckscheibenwischermotor 100.-
Tel. 0 81 29/80 61. 54 464 H

Porsche 911 S 2,4, Bauj. 73, TÜV 77,
Normalbenzin, 40 000 km, zitronen-
gelb, Colorverglasung, Carrera-Fel-
gen, sehr guter Zustand, 1. Hand,
viele Extras, VB 21 300.- DM. Eimer,
Tel. 06 11/55 82 13 oder 74 70 59. 54 467

Autobarankauf

Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw
(alle Typen).

Harald Rachel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912
und Rennwagen. M. FREISINGER & Co.
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 26 61

Tel.		Sportwagenzentrale	
0		Walter Knebel	5
2		SIEGEN	9
7		Carrera RS, 73, hellgelb, 22 000 km, 7-8 Zoll, neu bereift, Sportsitze, Sportlenker, elektr. 80, Radio, Bestzust., i. A. 27 600.- DM. 911 Coupé, 4,75, Indischrot, 9200 km, opt. w. Carrera, 7-8 Zoll, Front- u. Hecksp., 2. Extra, inkl. MwSt. DM 33 300.-, 911 Targa, 4,74, silb.-met., 39 500 km, 6-7 Zoll, Stabie, S-Instr., 5-Gg., Sportl., Stereo, get. Glas, inkl. MwSt. 27 400.-	2
1			1

911 Coupé, „Jubiläumsmodell“, 1.75,
silber-metallisch, mit Front- und Heck-
spoiler (Turbo) u. v. sinnvollem Zube-
hör. Tel. 07 11/46 31 41 oder 43 63 44.
54 743

PORSCHE-REIFEN	
185/70 HR 15 KLEBER GTS	119.-
185/70 VR 15 DUNLOP SP 37	144.-
DUNLOP SP SUPER	175.-
PIRELLI CN 36 SM	175.-
MICHELIN XWX	196.-
215/60 VR 15 PIRELLI CN 36 SM	239.-
DUNLOP SP SUPER	239.-
Inkl. 11% MwSt. — frei ab 4 Stück — Versand per Nachnahme	
Reifen-Höfken, 5851 Neu-Listernohl Telefon 0 27 22 / 74 62	

914/6 zu verkaufen, billig, 12 500.-
DM VB. Tel. 02 02/47 15 09. 54 742

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Wir starten ins Jahr 76 mit einer Riesen-Auswahl: Neue und gebrauchte
Porsche: 911, Carrera, turbo — auch Vorführwagen.
Bevor Sie sich entscheiden — sprechen Sie mit uns!
UELLENDÄHLER STR. 245 TEL. 02021 705070

Dunlop - Stahlgürtel SP Sport Super

Größe	DM	garantiert i. Wahl	Größe	DM
185/70 HR 13*	107	195/70 HR 14	144	
175 HR 14	112	195/70 VR 14	171	
175 HR 14*	124	205/70 HR 14	146	
185 HR 14	124	205/70 VR 14	184	
185 HR 14*	138	185/70 VR 15	175	
185/70 HR 14*	132	215/60 VR 15	234	

* — schlaues. Preise inkl. MwSt. Sofort
lieferbar. Montage in unserem Fachbetrieb
oder Versand per NN. Dazu auf Wunsch die
weiße Reifenschrift zum Aufkleben — DM
11,- pro Reifen. Beratung und Bestellung
per Telefon.

AZS Reifendienst, 5 Frankfurt-
Fachsenheim, Dieburger Str. 18
Telefon: (06 11) 41 99 42

911 S, Coupé, Bj. 7,73, el. SSD, Color,
Recaro, Front- und Heckspoiler, DM
17 000.-. Tel. 0 50 32/41 78 ab 17 Uhr.
54 748

Porsche 911 T Coupé, EZ 6,74, 13 000
km, 2,4 l, Front- u. Heckspoiler, 1
Recaro-Sitz, 5-Gang, S-Ausstattung,
Radio-Kass.-Stereo, Heckscheibenwi-
scher, heizb. Heckscheibe, unfallfrei,
Bestzustand, VB DM 23 500.-. Tel.
0 77 31/6 53 39. 54 468

914/6, Bauj. 70, TÜV, sehr gepflegt,
neue 7-Zoll-S-Felgen mit 215/60-Reif.,
VB 11 600.- DM. Tel. 0 63 03/12 37.
54 692

Schneeketten, neu, 215/60-15, zu ver-
kaufen. Tel. 0 61 73/6 43 96. 54 744

Porsche 911 E 2,4, Bj. 6,72, 5-Gang,
S-Felgen, S-Ausstatt., Stabl., Stereo,
TÜV 78, Bereifung neu, Motor- u. Ge-
triebe werksüberh., 30 000 km, viper-
grün, unfallfrei, gepflegt, DM 12 500.-
— MwSt. Tel. 0 62 32/3 22 48. 54 745

GEBRAUCHTEILE PORSCHE
Alle Typen am Lager
— Service — Unfallankauf —
Tel. 02 11 / 76 77 50, Werltener Feld 85

911, 5-Gang, 130 PS, TÜV 12,76, DM
4800.-. Nutzmann, 5650 Solingen,
Meigenerstr. 127. 54 747

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 15 58
54 515 H

356 Blech, Motor neu. 0 72 21/2 29 56.
54 746

911 T Targa, 125 PS, 4,71, 85 000 orig.
km, blutorange/schwarz, techn. + opt.
Super, mit vielen Extras, DM 9000.-
11% MwSt. Tel. 0 71 23/3 31 23 ab
19 Uhr und Samstag u. Sonntag.
54 800

Porsche 911 E, 4,73, 1. Hd., blau-met.,
43 000 km, sehr gepflegter Zustand,
DM 18 900.-, Eintausch möglich.
Tel. 0 76 21/5 13 17-5 21 28. 54 801 H

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Uellendahl Str. 245 - Tel. (0202) 705070

Porsche 911 E, 1973, neue Reifen, S-
Ausstattung. Tel. 0 61 72/4 35 26.
54 802

VW-Porsche 915/2,0, Bj. 6,73, 43 000
km, Sport- u. Komfortausst., Radio,
Top-Zustand, DM 11 500.-, i. A. Tel.
0 77 31/6 43 34. 54 803

Renault

Spezialskilifter für R 16 und R 30. Ausbaufähig zum Gepäckträger. Montagefertig ohne Bohren von Löchern. Beim Autzubehörhandel oder durch Firma Eckel, 8000 München 19, Dachauer Straße 233

Gesucht: Automatisches Dreigangge-
triebe für R 8/R 10, Zadek, 7765 Bod-
man, Postfach 6, Tel. 0 77 73/52 79.
54 693

A 310, werkstattgepf. Fahrzeug, 37 000
km, TÜV 78, Lederausst., Colorvergl.,
metallic, 8fach bereift, NP 40 000.-,
VB 19 500.-, Finanzierung möglich.
Tel. ab 19 Uhr 0 53 23/18 56. 54 694

Guterhaltene Dauphine Gordini oder
Spezial R. 1093 ges. 0 30/8 51 18 56.
54 804

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanla-
gen für R 8-R 10, TÜV-zugelassen, bei
ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei:
NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130

Renault Alpine 1300, rot, 69 PS, 12,73,
4000 km, 10 500.-. Tel. 0 62 38/23 22.
54 805

Suche R 12 Gordini, einwandfreier
Zustand, W. Stöckigt, 7412 Eningen,
Wengenstr. 43. 54 573

R 12 Gordini, 4,73, 43 000 km, H4, Bü-
gel, Preis VB. Tel. 0 72 32/92 92. 54 574

Verk. Caravelle Cabrio, DM 1500.-,
U. Rothe, 495 Minden, Winzerweg 8.
54 575

Suche Alpine 1300 bis DM 5000.- bar.
Tel. 05 31/34 06 77. 54 576

Rennwagen

ALBERT SPORT-
NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen
verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 09 43 / 53 32 - 24 83

Autotransporter für Bastler, 1,5 to, für
nur 800.- VB. Tel. 0 27 35/44 35. 54 577

BMW 1600 Gruppe 2, auf Rohkarosse
aufgebaut, Motor neu mit Leistungs-
diagramm von über 190 PS, Preisvor-
stellung DM 16 000.-. Jaguar XJ 4,2,
nicht älter als 2 Jahre, Formel Ford,
Formel 3 oder Formel Super V kann
in Zahlung genommen werden. Tel.
0 23 81/2 05 47. 54 578

FV 1300 Kaimann
FV 1300 Fuchs, opt. Zust., m. Anhäng.
- div. Teilen, Bestzustand, Stand 75.
Tel. nach 19 Uhr 0 68 97/48 51. 54 579

Abarth 2000, Gr. 5, der bek. schnelle
Bergspider von Abt, wegen Klassen-
wechsel zu verk., Preis VHS; Abarth
1000, Bergspider, Gr. 7, wegen Klas-
senwechsel zu verk., Preis VHS. Bei-
de Fahrzeuge generalüberholt und in
Bestzustand. Tel. 0 96 21/2 25 69.
54 580

Kaimann FV 1300 verk. 0 91 23/21 83.
54 469

Mania-Teile: Motor 140 PS, Getriebe,
kompl. Hinterachse mit 75% Sperre, 5
Reifen mit Felgen, 185/70-13, ca. 50%,
alles 18 000 km gel., Preise VB. BMW
02 suche 75% Sperre. Tel. ab 19 Uhr
02 21/68 24 32. 54 604

A112 Abarth 58 Hp, 33 000 km, Bj. 3,73,
TÜV 12,77, opt. Gr. I. T. 05 11/75 31 57.
54 635

McLAREN M 8, 7,6 l, rennfertig, Gr. 6,
viele Ersatzteile, DM 18 000.-. Tel.
07 11/38 12 03. 54 636

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-
Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

Toyota Celica GT, Bj. 74, opt. Gr. 1,
zu verkaufen. Tel. Luxemburg 59 17 92.
53 218

Fuchs FV 1300, Bauj. 74, optimales
Fahrzeug, Preis je nach Motor. Tel.
0 62 36/10 01. 54 803

Siegerauto: Porsche 914/6 zu verkaufen,
VB 17 500.-, Tel. 02 02/47 15 09.
54 749

BMW 2002, Gr. 2, 225 PS, Alpina-E-
Motor, GS-Fahrw., LH-H-Achsen 3,9,
4,75, 5,3 mit 75% Sperre, 4 Slick, 4
Intern., evtl. mit Anhänger, VB 11 000.-
DM, auch Einzelteile. Telefon 07 81/
7 35 62 nach 17 Uhr. 54 470

IMP-TUNING Motor-, Getriebe-, Fahr-
werk-Abstimmung, schnelle Teilliefere-
ung, Verk. - Aufbau, opt. Gr. 2-Renn-
fahrzeuge ab DM 10 000.-, Walz-Auto-
mobile, Tel. 0 72 43/9 10 01 oder 96 34.
54 695 H

Fiat 127 Gruppe 2, optimal rennfertig,
mit gradverzahntem Renngetriebe, m.
Sperre etc., Wagenpaß, Fahrzeugwert
ca. DM 18 000.-, für DM 8000.- zu
verkaufen. Tel. 0 58 63/6 21 oder 2 70.
54 696

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lüll,
Industriegeb. Großhülsb., T. 0 21 23/5 30 67/68

Verkaufe FV 1300 m. VW-Motor, Stand
72, DM 1000.-. Tel. 0 70 51/28 09.
54 750

Der schwarze Teufel, genannt schnel-
ler Lotus Elan, inkl. 16 Räder, 2 Mo-
toren (180 und 170 PS), 2 Getriebe, 3
Achsen und 2 Extra-Karosserien, 2
Extra-Rahmen und eine Unmenge an
Ersatzteilen, an schnell entschlossenen
Fahrer, welcher in der nächsten
Saison 1600er „vernaschen“ will, zu
verkauf. Axel R. Houben, Düsseldorf,
Ratingerstr. 44, Tel. 32 00 11. 54 806

Newcomer Autoblanchi-Schreck: Fiat
850 SC, Bj. 71, optim. n. Gr. I f. Sa-
son 76, neuer Motor 800 km, 2 Satz
Reifen, 7. Platz Gau-Bergmeister-
schaft 75, kompl. mit Zubehör, gün-
stig zu verkaufen. Tel. 0 76 33/47 17.
54 807

Rolls-Royce

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler - Service - Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden - Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rolls-Royce S 2, Bj. 62, wie neu, 5 Pl.,
unfallfrei, 80 000 km, von Privat zu
verkaufen, sfr 33 000.-. Tel. Schweiz
01/36 16 19 oder 76 49 96. 54 821

GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-
Modelle, jetzt mit Camague
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1
54 763 H

RR-Bentley R-Typ, Bauj. 53, Rechts-
steuerung, Originalzustand, erstklas-
sige Technik, verzollt, alle Papiere,
DM 6900.-. Tel. 0 73 32/55 33. 54 751

Bentley 62 S II, 8,77, malagarot,
Chrom und Lack neu, Motor von RR-
Fachmann überholt, Autom., Leder,
el. Fenster, Color etc., opt. u. techn.
eine Perle, VB DM 27 650.-, evtl.
Tausch od. Inz. von Mercedes oder?
Tel. 0 21 22/5 02 29 - 02 11/32 77 55.
54 471

Veteranen

Lancia-Aurelia-GTB 20, Ersatzteile zu verkaufen. Grütze, 5 Köln 90, Linderweg 122. 54 638

Suche dringd. Mercedes od. Benz bis Bj. 1911, Zust. egal. Tel. 0 40/25 38 bis 54 640 H

Mercedes 2,9, 1936, 7sitzige Pullman-Limousine, technisch guter Zustand. Tel. 0 40/24 78 16 oder 0 40/24 65 77. 54 639 H

Citroen 11 BL, Bj. 47, sehr guter Zustand, DM 7000.—, Tel. Maastricht 2 53 61 ab 19 Uhr, Holland. 53 227



Verkaufe 15 CV-H mit v. Ersatzteilen, VB DM 7500.—, Tel. 0 71 41/82 82. 54 584

BMW 315-Motor (neu) u. 10 Pkw 1925 bis 38 zu verk. Tel. Ulm 6 27 90. 54 474

Citroen 11 B, 54, total überholt, viele Neuteile, Lack, Innenausstattung, Chrom neu, TÜV 11.77, DM 6500.—, Tel. 0 30/7 74 49 99 abends. 54 755

DKW F 5, 700, Bj. 1936, 20 PS, unrestauriert, DM 1500.—, Nutzmann, 5650 Solingen, Meigenerstr. 127. 54 756

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11
Suche 164 E, Bj. 73, mit Heckschaden oder Blechteile. Tel. 0 73 66/63 92. 54 757

Volvo P 1600 E, Bj. 72, TÜV 6.77, ATM 12 000 km, Radio, Garagenfahrzeug, Topzust., aus berufl. Gründen zu verkauf., VB 13 900.—, Tel. 02 02/40 12 44. 54 475

VW

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH**, 775 Konstanz, Postfach 5130

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 cm liefert Ing. Bernd Riechert, 562 Velbert, Liefersfeld 10. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

Einmaliger 411 LE mit Sechszylinder-Porsche-Motor, Fünfganggetriebe, Porsche-Armaturen, alles TÜV-eingetragen, DM 16 000.— inkl. Nordstadt-Tuning, Tel. 05 11/63 13 38. 54 651 H

Nordstadt-Tuning-Sonderabteilung: AMC Pacer X, Bj. 75, DM 18 800.— inkl.; Chevrolet Blazer, Bj. 75, DM 28 700.— inkl.; Panther V12, DM 17 500.— inkl.; Jaguar XK 150, DM 28 900.— inkl.; Range Rover, Bj. 75, DM 28 900.— inkl.; Chevrolet Corvette Cabrio, neu, DM 29 300.— inkl.; VW Porsche 914/6, optisch wie 916, DM 18 800.— inkl.; Ferrari Dino, Bj. 72, DM 16 500.— im Auftrag. Nordstadt-Tuning, Tel. 05 11/63 13 38. 54 653 H

Käfer 1302 LS, Rennfahrwerk, 9" x 14 BBS, 245/60 Pirelli, Motor 1600/106 PS, Trockensumpf, Ölkühler, Spoiler, Lederl., Schalens., Überrollb., alles TÜV-eingetr., TÜV 12.77, Festpr. DM 9700.—, Tel. 0 40/7 23 55 01. 54 477

Suche Automatik-Getriebe Golf LS. Tel. 0 86 31/23 33. 54 641

1302 LS Cabrio, 6.72, div. Extr., 26 000 km, VB 6500.—, Tel. 0 40/58 80 50. 54 476

Gelegenheit! VW-Campingbus, „Typ Malaga“, 1,8-l-Motor, Getr.-Automatik, Aufsteildach u. div. Extras, Erstzul. Nov. 73, DM 8000.— unter Neupreis. Auto-Wormser KG, 8552 Höchststadt, Fürther Str. 10. 54 817 H

Sehr schöner VW Baja, schwarz, ohne Motor, DM 7000.— inkl. Nordstadt-Tuning, Tel. 05 11/63 13 38. 54 652 H

VW Käfer, optimal hergerichtet, 100 PS, alles TÜV-eingetragen, VHB DM 5800.—, Tel. 06 71/6 38 57. 54 642 H

Tausch

Biete Rembrandt-Radierung orig. „Abraham Francen, der Kunsthändler“, anno 1856. Für ähnliche Rembrandt-Arbeiten werden z. Zeit um DM 80 000.— bezahlt, umständehalber in große Mercedes-Limousine oder ähnliches zu tauschen. Telefon 0 75 34/74 06. 54 607

Stellenangebot

KWS Autotechnik sucht für ihre Motorsportabteilung qualifizierte

Mitarbeiter

Formel III und Tourenwagen-Programm. Bewerbungen an KWS-Autotechnik GmbH, 5400 Koblenz-Lützel, Am Berg 2/B9. 54 607

Camping Wassersport

Campingbus/Wohnmobil gesucht. Barzahlung. T. 0 62 21/2 52 34, 2 39 68. 54 618

WOHNMOBIL Transit, tropenf. Eis-schr., Extr., oliv. TÜV neu. T. 0 67 31/77 97. 54 619

Su. Wohnmobil, 3-4 P. Waschr., Heiz. gut. Zust. bev. Nordd. J. Struss, 3015 Wennigsen, Wiesenstr. 21. 54 415

Verschiedenes

Original - US - Polizeisirenen

6 u. 12 V, in der BRD nicht zugelassen, DM 120.—, Hawaii 5-0 DM 150.— mit Einbau-Zubehör inkl. MwSt. Weitere Hupen u. Fanfaren auch auf Anfrage. E. Pohl, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64

Auto-Transportanhänger (Doppelachser), 2000 kg Gesamtgewicht, Bj. 7.71, sehr gute Bauart, dazu Opel Diplomat 5.4 l, Bj. 8.71, umständehalber für DM 10 000.— zu verkauf., beide Fahrzeuge TÜV neu, in bestem Zustand. Einzelverkauf nicht möglich. Tel. Karlsruhe 07 21/81 59 94/81 15 68. 54 814

Flieger-Uhren

Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig 24-seit Farbkatalog gratis! Postkarte an: Avianthier, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (07 21) 7 30 70

Ronal 6x13 neu, Opel GT, Kad., BMW 02, billig. Singer, 07934/692 wkt. 8-12. 54 816

Bitte lassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Bußgeldgeschädigte gesucht. Zuschr. unter Chiffre A 2/53 222

Schleppseil-Kauf:
Augen auf ob APA drauf.
APA steht für Qualität!

AMS ab 13/60 nur kompl. DM 400.—, Gleitze, 1 Berlin 42, Suttnerstr. 1. 54 478

SCHALLPLATTEN 49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abl. AMS) für 70 Pf. (Rückporto) in Briefmarken erhältlich.
Schallplatten-Großhandel W. Fischer
872 Schweinfurt, Söhlstraße 5, Tel. 0972/22677

Faksimilendrucke der „Typentafel des Reichsverbandes der Automobilindustrie“ Jahrg. 1930 u. 1934, zu bezie. bei Lutz Pickelmann, 8 M 40, Türkenstr. 97, Pr. 42,50 + Versandspes./Jahrg.

Auskunft und Information in allen Fragen des motorisierten Wassersports
Deutscher Motoryachtverband e.V.
2 Hamburg 76
Stormsweg 3, Tel. (0 40) 22 47 27

1500 Charteryachten
Prospekt gratis durch:
W. KRAUSS 5 Köln 41
Eckertstr. 11 Tel. (0221) 415723

FANOE 36, NL, zu vermieten mit Skipper DM 1500.— pro Woche.
G. Bredmann-Lauff, 5 Köln 40, Hertzstraße 2 a

REIFENBUCHSTABEN aus Gummi, jetzt 2 Größen, mit schmutzabweisendem Lack. Preissenkung! Prosp. R 2 geg. 50-Pfennig-Marke. Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, 02161/531214

VW-CAMPINGEINRICHTUNGEN, Bausätze, Baupläne 90 S., 34 Fotos, DM 37,50; Hubbard, Vorzelt. SYRO, 6104 Traisa/Darmstadt 1, Gewerbegebiet E, Tel. 0 61 51/14 77 94. 35 Nürnberg, Rubensstr. 7, Tel. 09 11/63 93 04

Hallo Motortuner!
Stahlkurbelwellen nach Maß
Lieferzeit ca. 3-4 Wochen
M. Mohr, Tel. 0 60 31/1 22 44

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Reimports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen, Breslauer Str., an der B-1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

AUTOTELEFON B-Netz
Kurzzeitvermietung 3-24 Monate An- und Verkauf von B-Anlagen Mietpreissliste anfordern
Hans W. Weißwenger, 6520 Worms 26 Benzstraße 36, Telefon 0 62 41/3 34 66

Wer schenkt artem Lehrling 100.— f. kl. Auto? Postschkto. Ffm. 512096-608. 53 224

Original-US-Polizeisirenen 6 u. 12 V, in der BRD nicht zugelassen, (auch Hawaii 5-0 DM 155.—) durch Direkt-Import nur DM 125.— inkl. Einbau-Zubehör u. MwSt. Schween Alarm-Electronic, 65 Wuppertal 1, Pr. 130 606, T. 02 02/30 34 28

Breit, sportlich, spektakulär- unsere kompl. Leichtmetall-Räder

garant. i. Wahl

4 Kleber QTS-Reifen auf 4 ATS-Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten oder ABE. Dazu auf Wunsch die interessante weiße Reifenschrift zum Aufkleben — DM 11,— pro Reifen. Preise inkl. MwSt., Versand per NN.

SIE SPAREN BIS ZU DM 347,— gegenüber Einzelbezug.

175/70 HR 13 + 5 x13	1136,—	914,—
185/70 HR 13 + 5,5x13	1180,—	948,—
185/70 HR 13 + 6 x13	1180,—	948,—
195/70 HR 13 + 7 x13	1364,—	1088,—
185/70 HR 14 + 5,5x14	1356,—	1084,—
185/70 HR 14 + 6 x14	1496,—	1195,—
195/70 HR 14 + 7 x14	1592,—	1272,—
205/70 HR 14 + 6,5x14	1728,—	1381,—
185/70 HR 15 + 5,5x15	1368,—	1097,—

* BMW, Mercedes, VW auch in neuem Felgendesign zum gleichen Preis. Rufen Sie uns an, nur so können wir Sie speziell informieren über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18
Telefon: (06 11) 41 90 42

Wer gibt Mädchen Chance, Tourenwagen zu fahren? Schnell, diszipl., sicher, Kostenbet. Chiffre A 2/54 815

Verkaufe 2 Stück Mercedes 8-Zylind.-Benzinmot., Type M 08, Bj. 1939 und 1942. Zuschriften Chiffre A 2/53 211

Suche Hardtop für Siata Spring, Tel. 07 11/34 72 31. 54 643

Der neue Capri! Störungs-freie Gegensprechanlage!
Für Motorrad-, Sessels-, Boot- und Rallye-Fahrer. Am Körper lagbar. Prosp. gegen Eins. v. DM 3.— in Brief.
ELEKTRO KG, Film, Schulzenstr. 2, Aht. 05 12/AM

Bierzapfkühlbar 10-50!

f. Heim u. Gewerbe (Wohnz., Kellerbar, Clubhaus, Kegelbahn, moderne Büros usw.). Vollergerichtete Zapfkühlanlage - thermostat-gesteuert - hält Frischbier wochenlang süßlich frisch. Modelle in vielen Dekors.
Informations durch:
Uilmann KG, Aht. 27
4 Düsseldorf 1 - Postf. 7629 - Tel. 0211/363738
Postkarte genügt!

Verk. 4 Minilite-Felgen 9" x 13 Ford Capri, suche 4 BBS-Felg. 9" x 13 Ford Capri, auch Tausch. T. 0 61 54/8 14 46. 54 585

SONDERANGEBOTE!

5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen. Günstig. dir. ab Versandlager. Gleich Gratis-Katalog 76 mit Neuheiten per Postkarte anfordern. Kennwort: **Auto Motor und Sport 2**. Foto-Koch-Verlag 4 Düsseldorf 1, Shadow-str. 60/62, Ruf 02 11/36 90 38

KOTFLUGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 96 / 75 96. 54 526 H

Garagen

Klappbare Garage transportabel genehmigungsfrei
KARL LENDERS 4052 Korschenbroich 3

Garagen: Stahl und Massiv-Putz

Frei Haus montiert an jeden Ort vom Hersteller direkt! Deshalb so günstig! Viele Selbstbau- und Fertigtypen bereits ab DM 595,- mit Drehtoren. Nur 07262-8415 anrufen oder sofort Gratis-Katalog anfordern!



Overmann, Abt. 9A, 7519 Eppingen

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen

Bitte Prospekte anfordern



Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (02 71) 7 3141

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834



Faltgaragen® für Sommer u. Winter vom Hersteller mit der längsten Erfahrung schon ab DM 86,-. Verlangt Sie kosten-Gugelwerke F 11 lösen Prospekt 78 Freiburg, Postf. 680, T. 0761/35001



Unterricht und Ausbildung

Hobby Ferien

Amateurfunk (Lizenzvorbereitung), Zeichnen und Malen. 2- und 3wöchige Ferienkurse im schönsten Teil der Südtiroler Dolomiten. Fordern Sie Prospekt an beim **ISF-LEHRINSTITUT**, 28 Bremen 34/S 9



Fachschulen Stadthagen

Dr. W. Blindow
staatlich anerkannt

306 Stadthagen, Hüttenstr. 5, Tel. (0 57 21) 30 61

Aufnahmevoraussetzungen: Schulabschluß, Lehre, Berufspraxis. Aufstieg in 24 Monaten mit Beihilfen vom Arbeitsamt zum

staatl. geprüften Techniker

Fachrichtungen: Maschinenbau, Elektrotechnik, Bautechnik

staatl. geprüften Betriebswirt

Rechnungswesen, Beschaffung, Absatz, Personal, Organisation/EDV. Zusatzkurse: Fach(hoch)schulreife, Refa, AWF, Ausbilder, EDV Neubau, Wohnheime, Mensa.

Nächster Beginn: 1. 4. + 1. 10. 76

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses

Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!

Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.

Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4800 Bielefeld 14, Haus Einchlingen

Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER BERUFSKRAFTFAHRER

Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!

DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT

Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Göppinger Str. 5-7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33



MOTORBUCH Information



DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

Grand Prix 1975

Die Rennen zur Automobil-Weltmeisterschaft — Von Ulrich Schwab

Dies ist die 10. Ausgabe des hervorragenden Jahrbuches. Der Kreis der Leser vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Nicht ohne Grund, denn dieses Buch enthält sämtliche Rennberichte von allen Strecken und mit allen Einzelheiten: die Wagen, die Fahrer, Daten, Zahlen, Startaufstellungen, Rennverlauf, Ergebnisse und eine Vielzahl brillanter Fotos. Ulrich Schwab ist ein Routinier geworden in seinem Metier. Aber nie behandelt er das Geschehen routinemäßig.

In diesem neuen, soeben erschienenen Band hat er wieder jene Spannung und Dramatik eingefangen, die den Grand-Prix-Sport so faszinierend machen. Und so packend und so mitreißend!

160 Seiten, ca. 110 Abb., DM 22,-

GRAND PRIX



ULRICH SCHWAB
DIE RENNNEN ZUR
AUTOMOBIL-
WELTMEISTERSCHAFT
1975



Thora Hornung

BREMSEN — SCHALTEN — GAS! — Die Nürburgring-Story

Nürburgring, verfluchtes und vergöttertes, gehaßtes und geliebtes Kurvenlabyrinth in der Eifel. Heute wie vor fünfzig Jahren stellt der Ring Anforderungen an Fahrer und Wagen, wie sie auf keiner Rennstrecke der Welt härter und unbarmherziger gestellt werden.

Der Nurburgring hat fünfzig Jahre lang seinen Charakter bewahrt, sein Gesicht behalten, er ist hart geblieben in einer Generation, wo sich mancher auf profillose Synthetikkurse flüchtet, wo spannungsarme Ovale aus der Retorte gefragt sind auf der Jagd nach Dollars und Franken.
232 Seiten, 66 Abbildungen, Leinen, DM 26,-



AUTO-JAHR 1975/1976

Das exklusive Automobil-Jahrbuch für Kenner! AUTO-JAHR gehört zu den schönsten regelmäßig erscheinenden Bildbänden über das Automobil. Die neueste Ausgabe enthält wie immer dramatische großformatige Farbaufnahmen und hochinteressante Schwarzweißfotos.

Aus dem Inhalt: Die Renaissance von Rolls-Royce / Höhepunkte des Testjahres 1975 / Die großen Stunden von Maserati / 55 Jahre Aufladung / Die technische Entwicklung im Rennsport und viele weitere begeisternde Kapitel.

Ca. 240 Seiten, davon ca. 52 Seiten mit vollständigen Ergebnissen, rund 40 Seiten in Farbe und ca. 250 Schwarzweißabbildungen, Leinen, DM 55,-

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart“. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN

Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · T. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,- portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Name _____

Straße _____

Ort (PLZ) _____

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand
Stuttgart am 2/76

Lauda und seine Jäger

Fortsetzung von Seite 80

volle Saison mit March? Max Mosleys Plan: ein Team des Kaffee-Fabrikanten Lavazza mit Vittorio Brambilla, Lella Lombardi und 240 Millionen Lire sowie ein Team mit Stuck und (am ehesten) Harald Ertl, der aber auch Projekte um seinen alten Hesketh und einen Brabham-Ford aufbaut. Gewünschte Sponsorsumme: je 100 000 Pfund (etwa 550 000 Mark).

Brabham-Boß Bernie Ecclestone hat eindeutig festgelegt: „Entweder fahren Reutemann und Pace die Saison mit den BT 44 B-Fords durch oder aber mit den Brabham-Alfa Romeo.“ Der direkte Leistungsvergleich der Acht- und Zwölfzylinder-Kraftquellen ergab auf dem italienischen Prüfstand ein 40 PS-Plus der Alfa-Motoren, denen Brabham-Designer Gordon Murray durch zwei seitlich montierte Schnorchel (anstatt der ab April verbotenen hohen Airbox) zusätzliche Atemluft verschafft.

Martini sponsort mit etwa 1,5 Millionen Mark. Witzelte Ecclestone bei der Präsentation der Brabham-Alfas: „Wenn alles glattgeht, stoßen wir mit Martini auf unsere Siege an. Wenn nicht, gehen wir etwas trinken.“

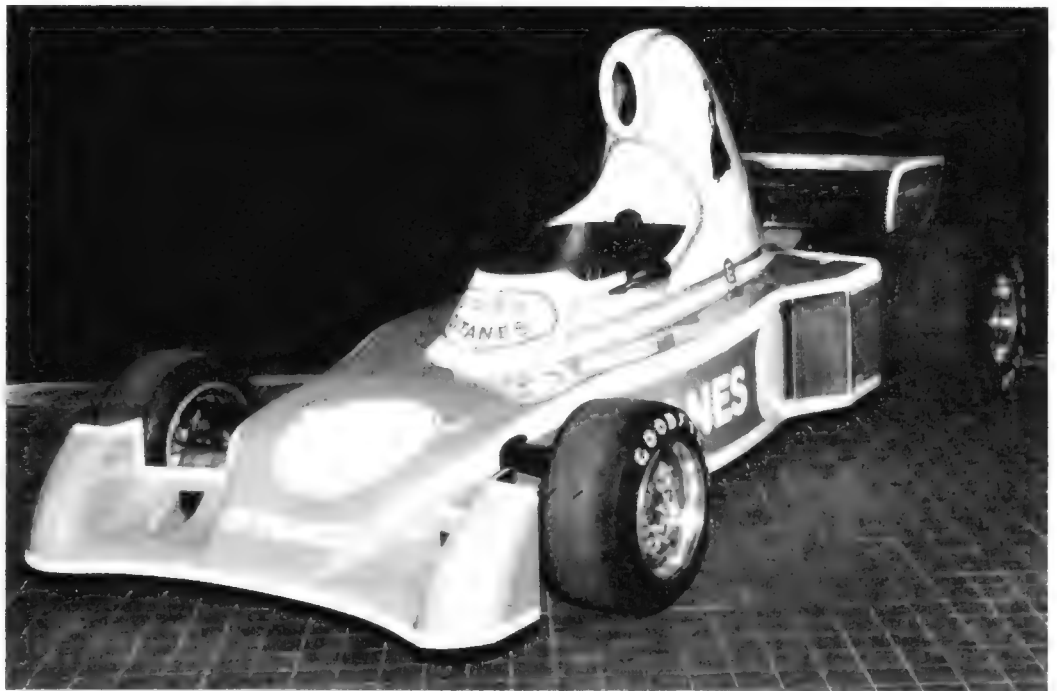
Wundernachrichten eilen dem allfranzösischen Ligier voraus, doch werden die in Paul Ricard gestoppten Superzeiten vielfach allzu patriotischen französischen Daumen zugeschrieben. Jean-Pierre Beltoise („meine erste und letzte Chance, Weltmeister zu werden“) und Jacques Laffite duellierten sich hinter den Kulissen um den grobklotzig aussehenden Ligier-Matra. Laffite: „Dieses Auto gewinnt sicher 1976 einen Grand Prix, und bald singt der Formel 1-Zirkus: „Vive la France.“



Bewährte Technik, neue Details: JPS 11 ...



... und Ferrari 312 T2 mit starrer Hinterachse



Außenseiter aus Frankreich: Ligier JS 5 mit Matra-Zwölfzylinder

Sport Nachrichten

Änderung im Inter- serie-Reglement

Mit einem geänderten Reglement, das eine klare Unterscheidung in zwei Hubraum-Divisionen vorsieht, geht die Interserie in die Rennsaison 1976.

Die Fahrzeuge der Division eins, die auch in der neugeschaffenen Sportwagen-Weltmeisterschaft startberechtigt sind, werden von Rennmotoren bis 3000 cm³, Serienmotoren bis 5000 cm³ oder aufgeladenen Motoren bis 2140 cm³ angetrieben. Die Division zwei ist offen bis 2000 cm³ (bei aufgeladenen Motoren bis 1428 cm³). Nach Möglichkeit sollen beide Divisionen in getrennten Läufen starten. Voraussetzung dafür ist einmal ein ausreichend dichtes Starterfeld und zum anderen, daß die Veranstalter zeitlich in der Lage sind, zwei Rennen auszutragen.

Superstarker Polo

Nachdem die Modelle Audi 50 und Golf des VW-Konzerns von dem in Duisburg



100 PS unter der Haube: Renn-Polo

ansässigen Tuningbetrieb Nothelle als giftige Wettbewerbsfahrzeuge auf die Rennstrecken geschickt werden, avancierte nunmehr auch der Polo als kleinster VW zum Sportler.

Allerdings entstammt der Renn-Polo nicht der Duisburger PS-Zucht, sondern der privaten Bastelstube des 42-jährigen Adolf Körber, aus Rheinau bei Kehl, ehemals selbst Rennfahrer.

Körber, hauptberuflich Leiter einer Spedition, hauchte dem 40 PS-Motor des Serien-Polo 60 Mehr-PS ein, bohrte ihn auf 1000 cm³ auf und installierte eine neue Vorderachsgeometrie.

Einziger Nachteil des Super-Polo, der 1976 als Gruppe 2-Auto in der Rundstrecken-

meisterschaft eingesetzt werden soll: an einer Homologation (Zulassung) mangelt es bislang noch.

Auszeichnung für Grand Prix- Veranstalter

Mit einer Trophäe, einem Formel 1-Rennwagen im Silberrahmen, wollen die Grand Prix-Fahrer und -Konstrukteure künftig den Veranstalter des bestorganisierten Grand Prix auszeichnen.

Im Rahmen der Siegerehrung 1975 des Automobil-Weltverbandes FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) wurde die Auszeichnung erstmals vergeben: an den Veranstalter des Grand Prix von Monaco.

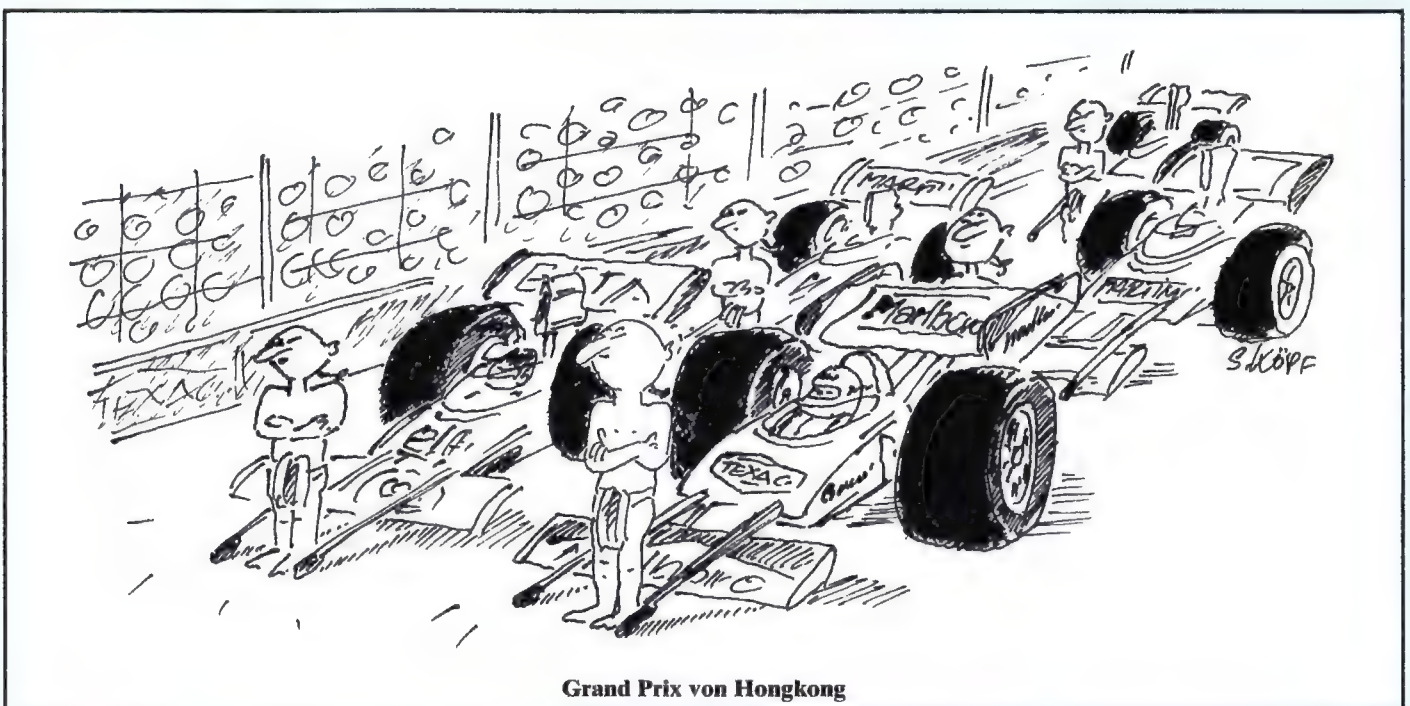
Zakowski: 1976 mit drei Fahrern

Mit drei Fahrern wird sich das Zakowski-Team 1976 an der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft beteiligen. Neben Hans Heyer will Erich Zakowski noch Thomas Betzler (bisher auf Faltz-Alpina BMW) und Peter Hennige unter Vertrag nehmen, der privat einen Zakspeed-Escort fuhr. Während für Heyer und Hennige zwei neue Escort RS 2000 aufgebaut werden, wird Betzler den letztjährigen Meisterwagen von Heyer fahren.

Eine Teilnahme an der Tourenwagen-Europameisterschaft ist ebenfalls geplant: Siegfried Müller, Europameister 1975, und Martino Finotto sollen in diesem Championat einen Escort RS der neuen Gruppe 2 (Spezial-Tourenwagen) steuern.

Dieter Glemser, seit der Ernennung von Michael Kranefuß zum Sportdirektor von Ford of Europe in Ford-Diensten, wird zukünftig im Zakowski-Team als Rennleiter tätig, während sich Zakowski den technischen Belangen seines Rennstalls widmet.

Weitere Sport-Nachrichten
auf Seite 103



Grand Prix von Hongkong

Umschwung von unten?

Mehr Attraktivität im Automobilsport durch Veränderung der Rennstrecken.

Von Börries von Breitenbuch*

Viele Rennsport-Freunde denken wehmütig an die Vergangenheit. Die Entwicklung der letzten Jahre, so glauben sie, sei dem Motorsport nicht gerade nützlich gewesen: Die Autos wurden explosionsartig teurer, und die Zuschauer mußten vor allem bei Tourenwagenrennen immer deutlicher erkennen, daß die Wagen mit ihren eigenen fast nur noch das Markenzeichen gemein haben. Denn moderne Renntourenwagen fahren heute nicht nur wesentlich schneller als ihre Brüder aus der Serie, sondern auch völlig anders. In Kurven gibt es weder nennenswerte Seitenneigung noch erkennbare Drifts.

Für die Zuschauer ist das schlecht, denn sie kommen zu Rennen, um ein Schauspiel zu erleben. Sie erwarten Unterhaltung durch sichtbar ausgetragene Kämpfe zwischen Spitzenfahrern sowie durch erkennbar spektakulären Fahrstil.

Aber eben dieser ist heute kaum noch wahrnehmbar. Die technische Entwicklung der zum Rennen hergerichteten Tourenwagen hat diese so weit von ihrer Basis entfernt, daß sie in Leistung und Fahrverhalten Formelrennwagen ähnlicher sind als Alltagsautos.

Vor wenigen Jahren beispielsweise riß noch ein Hubert Hahne mit der Art, wie er einen BMW 1800 TI/SA um den Nürburgring wuchtete, die Zuschauer von den Sitzen. Sichtbar war die persönliche Leistung eines Fahrers mit einem Auto, das sich

auf der Piste genau wie ein extrem schnell gefahrenes Alltagsauto benahm. Ein heutiger BMW 2002 wirkt als Spezialtourenwagen trotz höherer Geschwindigkeit in derselben Kurve dagegen geradezu langweilig.

Was aber hat zu dem geänderten Fahrverhalten geführt? In erster Linie zweifellos das technische Reglement, das Änderungen zur Steigerung der Motorleistung erlaubt. Notwendigerweise mußten die Fahrwerke der gesteigerten Leistung angepaßt werden, ebenso die Reifen.

Die Serienfahrwerke moderner Straßenautos haben eine breite Palette von Aufgaben zu erfüllen. Sie sollen Fahrsicherheit und Komfort bieten, und das möglichst bei allen Beladungszuständen: Auf der einen Seite muß ein solches Fahrwerk auch dann noch genügend Ausfederwege bieten, wenn es nur mit einem Mann besetzt ist. Andererseits jedoch müssen noch brauchbare Einfederreserven vorhanden sein, wenn der Wagen bis zur Grenze des zulässigen Gesamtgewichts beladen ist.

Im Rennbetrieb dagegen gibt es nur eine einzige Änderung der Zuladung: die Kraftstoffmenge. Auf Komfort kann weitestgehend verzichtet werden. Also werden die Federwege, die das Fahrverhalten negativ beeinflussen, eliminiert: Der Wagen wird tiefer gelegt und mit härteren Federn versehen. Der verbleibende Rest von Federweg hat nur noch die Aufgabe, das Auto am Springen auf Unebenheiten zu schützen.



Spektakulär, aber langsam: Hahne im BMW 1800 TI



Zahm, aber schnell: Obermoser im BMW 2002

Und eben diese Unebenheiten sind auf modernen Rennstrecken minimal, was extreme Fahrwerksauslegungen nicht nur begünstigt, sondern geradezu erzwingt. Rennwagen werden nun ein-

werden, daß das Know-how moderner Fahrwerkstechniken eliminiert oder auf den Stand von vor 20 Jahren zurückgestuft wird. Bauvorschriften im Rahmen eines technischen Reglements sind in diesem Zusammenhang unsinnig. Denn die Arbeit der im Rennwagenbau beschäftigten Entwicklungsingenieure zielt immer darauf ab, die gestellte Aufgabe optimal zu lösen, das Auto fahrwerksmäßig so abzustimmen, daß Fahrer eine gegebene Strecke möglichst schnell damit umrunden können.

Damit kommt man zwangsläufig zu den Rennstrecken, die heute so topfeben, so wenig fordernd für wirklichenkeitsnahe Fahrwerke sind. daß die konstruktive Heraus-

Dieser Beitrag gibt nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. In jedem Fall jedoch stellt er einen unkonventionellen Denkanstoß zur Wiederbelebung des Rennsports mit Produktionswagen dar.

mal zum Siegen gebaut, nicht um Zuschauer durch unnötig spektakulären Fahrstil zu beeindrucken.

Deshalb können Tourenwagenrennen nicht dadurch wieder attraktiver gemacht

* Sportsekretär des Automobilclub von Deutschland

forderung an die Autobauer sehr einseitig geworden ist.

Rallyeautos, gelegentlich auf Rennstrecken bei Sonderprüfungen oder Versuchsfahrten zu beobachten, beeindruckt in Kurven die Zuschauer weit mehr als reinrassige Renntourenwagen. Der Grund: Sie haben größere Federwege, um Bodenwellen schlucken zu können. Diese Federwege sind es, die den Fahrstil verändern. Das Auto ist in der Kurve zwar langsamer, sieht aber schneller aus.

Was also liegt näher, als die Aufgabenstellung an die Konstrukteure zu ändern, indem man die Strecke ändert? An Beispielen fehlt es nicht: Die Teststrecken der Automobilwerke beispielsweise bieten alle möglichen und unmöglichen Fahrbahnverhältnisse. Sie ähneln zwar nur in den wenigsten Fällen modernen Rennstrecken, doch lassen sich auf ihnen praxisgerechte Autos erproben.

Warum soll man nicht die Erfahrung der Bauingenieure solcher Anlagen nutzen, um Automobil-Rennstrecken praxisnäher zu machen und dadurch die Rennautos serienmäßigen Straßenaautos wieder stärker anzunähern? Die Sicherheit brauchte unter sinnvoll angebrachten Änderungen keineswegs zu leiden.

Auch die völlig unrealistische Reifenentwicklung ließe sich durch andere Aufgabenstellung sinnvoller beeinflussen als durch etwaige Bauvorschriften, deren Überwachung problematisch ist. Die heute bei trockener Fahrbahn verwendeten profillosen Reifen sind bei ein-

setzendem Regen nutzlos, machen die Wagen unkontrollierbar und müssen gegen Regenreifen ausgetauscht werden. Verbieten kann selbst der internationale Automobilsport-Verband solche Reifen nicht, weil die Hersteller behaupten, daß nur diese Pneus bei trockener Fahrbahn kühl genug bleiben.

Formel 1-Reifen sind darüber hinaus heute so empfindlich, daß sie schon von kleinen Steinchen zerstört werden. Diese in Labors entwickelten Spezialreifen mögen zwar optimale Traktionswerte liefern, doch sollten gerade Rennreifen noch mehr können. Sie sollten nicht nur in sterilen Motodromen halten, sondern auch auf realistischen Strecken wie beispielsweise dem Nürburgring.

Dort freilich ist aufgrund der Strecke noch ein Überraschungseffekt anderer Art möglich: Sonne an Start und Ziel, Regen in einem zehn Kilometer entfernten Streckenabschnitt. Ohne Vorwarnung führt bei einem profillosen Reifen eine dermaßen wechselnde Fahrbahnbeschaffenheit zu Schwierigkeiten. Was also liegt näher, als solche durchaus realistischen Bedingungen auf Rennstrecken zu simulieren – beispielsweise dadurch, daß Teilabschnitte stets naß gehalten werden. Das Ergebnis wäre zweifellos ein für nasse wie trockene Fahrbahn geeigneter Reifen, ein realistischer Reifen. Auch dadurch könnte der Automobilsport wieder wirklichkeitsnäher und für Zuschauer attraktiver gemacht werden.



Dethleffs '76

Der Dethleffs-Start in die neue Saison

Noch schöner, noch attraktiver, noch preiswerter die Caravans der Saison 1976!

z. B. Camper Luxus 390 nur DM 7295,- (empfl. Preis) einschl. Kühlschrank • Gasheizung • Geteilte Eingangstür • Doppelfenster ringsum • Gaslampe • el. Wasserversorgung und vieles mehr!

Fordern Sie gleich kostenlos Farbkatalog an!

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

Was hat man von einem Luftbefeuchter?

Mr. B sagt:



Endlich saubere Luft

Luft in zentralgeheizten Räumen ist trocken, staubig. Der Staub schwebt in der Luft, lagert sich überall ab. Was tun? Die Luft reinigen. Mit dem Luftbefeuchter.

BRUNE Luftbefeuchter befeuchten auf natürliche Weise: durch verdunstetes Wasser (= Verdunstprinzip). Ohne Über-Befeuchtung, ohne Kalkniederschlag. BRUNE Luftbefeuchter nach Stiftung Warentest: Qualität „gut“, Sicherheit „sehr gut“.

BRUNE Luftbefeuchter

- verhindern Erkältungen, trockene Haut
- verhindern elektrostatische Aufladungen
- erhalten Möbel, Bilder, Wertgegenstände
- reinigen die Luft
- nur etwa 9 Pfg. Strom pro Tag

COUPON + LOS
Ich möchte mehr erfahren

Absender: _____

Mit Coupon-Einsendung können Sie gewinnen: Paris-Reise (3 Tage - 2 Pers.), einen von 50 BRUNE Luftbefeuchtern. Rechtsweg ausgeschlossen.

An: Luftbefeuchtung GmbH, 67 Ludwigshafen/Rh. 3, Postf. 210860
Tel: 06 21 / 69 40 98-97

BRUNE
LUFTBEFEUCHTUNG



Macht durch Parität

50 Jahre nationale Automobilsport-Kommission ONS.

Genau am 15. Januar hätte die ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) Grund zum Feiern gehabt. An diesem Tag wurde sie nämlich 50 Jahre alt.

Ein anderes Ereignis jedoch hatte zwei Wochen vorher schon Feiertagsstimmung erzeugt: Die ONS wurde ACN (Automobile Club Nationale), sie erhielt die uneingeschränkte Sporthoheit für den Automobilsport in der



Geschäftsführer von Kahlen

Bundesrepublik. Diese lag bislang beim AvD (Automobilclub von Deutschland) und manifestierte sich zunächst einmal darin, daß der deutsche Motorsport eben durch den AvD bei der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), dem internationalen Automobil-Dachverband in Paris, vertreten wurde.

Aus dieser recht unglücklichen Machtposition des AvD, die ihm als Deutschlands traditionsreichstem Automobilclub vor mehr als einem halben Jahrhundert zugefallen war, entstanden mitunter pikante Situationen. Beispielsweise die, daß der zahlenmäßig weit bedeutendere ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club) seine Renntermine beim AvD anmelden mußte und auch von

diesem bei der FIA vertreten wurde.

Zumindest seitens des ADAC bestand also ein starkes Interesse, die uneingeschränkte Sporthoheit in neutrale Hände zu legen – ein Interesse, das vor allem vom DSK (Deutscher Sportfahrer-Kreis) geteilt wurde. Ein weiterer Grund für die Aufwertung der ONS war rein optischer Natur: Denn auf internationaler Ebene wurde die Bundesrepublik bislang von einem Club vertreten, während national „ein kastriertes Etwas das Sagen hatte, dessen Machtbefugnisse an der Grenze aufhörten“, wie sich der ONS-Geschäftsführer Friedrich-Sigismund von Kahlen ausdrückt.

Mit diesen nationalen Machtbefugnissen wurde die ONS bereits ausgestattet, als sie am 15. Januar 1926 in Bad Homburg ins Leben gerufen wurde. Auch damals war der ADAC die treibende Kraft. Denn ursprünglich stellte der AvD, als der „Deutsche Automobil Club“ gegründet, die allgemein anerkannte oberste Instanz für den Automobilsport in Deutschland dar. Als solche zog er auch in den 1925 gegründeten internationalen Zusammenschluß der Automobilclubs ein.

Inzwischen war jedoch auch der ADAC als Veranstalter bedeutender Rennen auf den Plan getreten. Bereits auf seiner ersten Nachkriegshauptversammlung im Jahr 1919 in Plauen entschied seine Führung, den Automobilsport auf der ganzen Linie zu pflegen.

Trotz mancher innerer und äußerer Gegensätze entschlossen sich AvD und ADAC dann 1926, in einer

gemeinsamen Körperschaft, eben der ONS, zusammenzuarbeiten. Ihr Ziel sollte es sein, dem wiedererwachten deutschen Automobilsport durch Angleichung an internationale Regeln und Gesetze neues Ansehen zu verschaffen.

Parität bestimmte in dieser konstituierenden, wie auch in allen weiteren Versammlungen, die Zusammensetzung der ONS. Der AvD behielt sich selbst drei Sitze vor und räumte dem ADAC sowie seinen eigenen Kartellclubs paritätisch je drei Sitze ein. An die Spitze dieses Neunergremiums trat als erster Präsident der Konsul C. O. Fritsch.

Die vordergründigste Aufgabe der neugebildeten ONS bestand zunächst darin, ein nationales Reglement zu erstellen und einen nationalen

Terminkalender zu verfassen. Weiter beschäftigte sich der neugegründete Verband mit sämtlichen administrativen Dingen des immer populärer werdenden Rennsports. Er überprüfte Ausschreibungen für Veranstaltungen auf deren Übereinstimmung mit internationalen Regeln und übte durch Entsendung von Sportkommissaren eine scharfe Kontrolle der Veranstaltungen aus. Ordnung und Disziplin, damals das Maß aller Dinge, hielten nach und nach auch im Automobilsport Einzug.

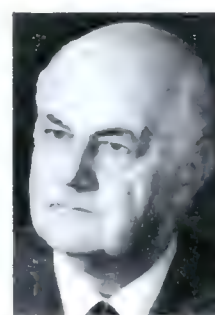
Mit der Auflösung von ADAC und AvD im Jahr 1934 verlor auch die ONS ihren eigentlichen Charakter. Sie wurde als Oberste Nationale Sportbehörde für den deutschen Kraftfahrersport dem von den politischen Parteien präsentierten Adolf Hühnlein unterstellt.

Das ist

Die Vertreter des ADAC in der ONS. Sportpräsident Joachim Springer ist in dieser Eigenschaft gleichzeitig auch ONS-Vizepräsident.



Joachim Springer



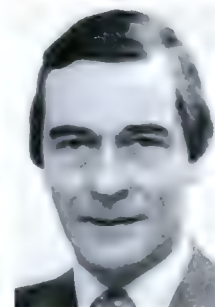
Erwin Illg



Willy Mirsberger



Wilhelm Lyding



Friedrich Feiss

Erst nachdem die beiden großen Automobilclubs wieder gegründet waren – der ADAC 1946, der AvD 1948 –, wurde auch die ONS wieder in alter Form ins Leben gerufen, am 20. September 1949. Diesmal mit einem Statut, nach dem sich die ONS aus einem Präsidenten und zehn ordentlichen Mitgliedern zusammensetzt, paritätisch besetzt mit Delegierten von ADAC und AvD. Beide stellen auch mit je einem Mitglied den Vizepräsidenten der ONS, in der Regel den Sportpräsidenten des jeweiligen Clubs. Augenblicklich hat die ONS keinen Präsidenten. „Diese Vakanz“, so von Kahlen, „wollen wir erst wieder besetzen, wenn sich die neue Konzeption eingespielt hat.“ Die derzeitige ONS setzt sich folgendermaßen zusammen: Fritz Huschke von Hanstein, Gerd Kroeber, Theo

Helfrich, Petermax Müller, Leopold Freiherr von Zedlitz (alle AvD). Die ADAC-Vertreter: Joachim Springer, Erwin Illg, Willy Mirsberger, Friedrich Feiss, Wilhelm Lyding.

Seit ihrer Neugründung trägt die ONS eine komplexe Bürde, die freilich mit der stürmischen Entwicklung des Rennsports in Deutschland nicht immer Schritt gehalten hat. Zu ihren Aufgaben gehören in erster Linie:

- Ausarbeitung von Anträgen an die FIA,
- Prüfung der Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften des Sportgesetzes,
- Erstellung des nationalen Sport-Terminkalenders,
- Festlegung der Bestimmungen für die deutschen Meisterschaften,
- Einsatz von Pflicht-Kom-

missaren bei internationalen Veranstaltungen,

- Festsetzung von Gebühren,
- Überprüfung und Genehmigung von Ausschreibungen für Rennen,
- Einreichung von Homologationen,
- Ausstellung von Fahrerlizenzen,
- Festlegung der Bestimmungen hinsichtlich der Sportgerichtsbarkeit,
- Vertretung der Interessen des Sports gegenüber Behörden, Verbänden und Organisationen,
- Vertretung des deutschen Automobilsports bei der FIA.

Als neutrale Institution arbeitet die ONS auf kommerzieller Basis. Aus vielfältigen Gebühren ergeben sich Einkünfte, die den Jahreshaushalt von 1,2 Millionen Mark abdecken. Der Staat übrigens belastet die ONS mit allen Steuern, die auch andere Unternehmen zu entrichten haben.

Die Gesellschaftsform der ONS hat sich mit der Aufwertung zum ACN geändert. Bisher als Gesellschaft des öffentlichen Rechts besonders in Fragen der Haftpflicht kaum geschützt, wurde die ONS auf Antrag der Gesellschafter AvD und ADAC in eine GmbH umgewandelt. Nicht ohne Grund übrigens: Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe gab der Klage eines Zuschauers statt, der bei einem Grasbahnrennen schwer verletzt worden war. Die Strecke war zuvor von einem Beauftragten der ONS abgenommen worden.

Auch aus der Rolle der ONS als Legislative erwachsen unter Umständen gewisse Haftungsansprüche durch et-

waige falsche Vorschriften. Inzwischen wurde eine Haftpflichtversicherung für alle Personen abgeschlossen, die sowohl legislativ als auch exekutiv für die ONS tätig sind.

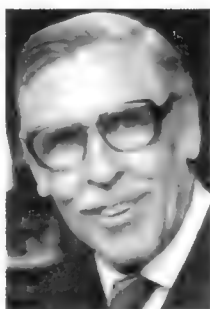
14 Personen beschäftigt die ONS in ihrem Frankfurter Sitz. Ihnen steht als Geschäftsführer der 39jährige Friedrich-Sigismund von Kahlen vor, seit 1966 in Diensten des Verbandes. Seine Aufgabe erstreckt sich im wesentlichen auf die Führung der ONS, die Kommentierung und Verbreitung von Entscheidungen, die Betreuung aller sportlichen Belange und die Überwachung der Sport-Bestimmungen. Innerhalb der ONS besitzt von Kahlen kein Stimmrecht.

Die ONS, in Entscheidungen nicht immer von Logik und Sachverstand geleitet, stand in der Vergangenheit nicht selten im Kreuzfeuer der Kritik. Mit dem Aufstieg zum ACN sind neue Aufgaben und neue Probleme entstanden. Außerdem gärt es unter der Oberfläche: Was geschieht, wenn Clubs wie NAVC (Neuer Automobil- und Verkehrs-Club) oder ACE (Auto Club Europa) einmal Rennen veranstalten wollen? Außerdem fordern Fahrer und Industrie eigene Vertreter in der ONS.

Das sind Aufgaben und Probleme, die eigentlich ein besseres Management verlangen, als es ehrenamtliche Clubfunktionäre bieten können. Und wen sie in die ONS entsenden, bleibt einzig das Geheimnis von AvD und ADAC. Selbst von Kahlen muß bekennen: „Ich kenne nicht die Kriterien, nach denen die Clubs ihre Vertreter auswählen.“ *Karl Mauer*

ie ONS

Fünf Delegierte entsendet auch der AvD in das Zehnergremium der ONS. Sportpräsident Fritz Huschke von Hanstein ist ebenfalls Vizepräsident.



v. Hanstein



v. Zedlitz



Petermax Müller



Theo Helfrich



Gerd Kroeber

Erfolg durch Eigenwilligkeit

Erich Zakowski stellt seit drei Jahren die Autos der Deutschen Rennsportmeister.

Uns ist es ja schon selbst unheimlich", sagt Helmut Barth, Chefmechaniker des Zakowski-Teams, und meint damit die seit drei Jahren anhaltende Sieges-Serie der Zakspeed-Escort.

Was den Männern um Erich Zakowski mittlerweile unheimlich vorkommt, sehen die Ford-Werke in Köln,

Stammhaus der giftigen Renngeräte, freilich mit Freuden: Die Sieges-Lorbeeren (Deutscher Meister 1973, 1974, 1975 und Tourenwagen-Europameister 1974) schmücken nicht nur die Geburtsstätte der Zakspeed-Escort im Westerwaldstädtchen Neuhäusel, auch die rheinischen Autobauer sonnen sich im Glanz dieser Erfolge.

Dies um so stärker, seit 1974 Budgetkürzungen die firmenseitigen Sportaktivitäten einschränkten.

Für den Idealisten Erich Zakowski, der eigentlich „nur so zum Spaß“ schnelle Renn-tourenwagen bauen wollte, ist dies freilich nicht unwillkommen, zumal „mir Ford mit Rat und Tat zur Seite

steht, ich aber trotzdem Herr im eigenen Haus bin“.

„Ratschläge sind zwecklos bei ihm. Erst nach einigen Mißerfolgen auf eigene Kosten wird er klug und hört schon mal auf andere Leute.“ Derjenige, der für Erich Zakowski vor gut sechs Jahren diese wenig schmeichelhaften Worte fand, fuhr einst



Anspruch auf vordere Plätze: Zakspeed-Escort

Fotos: Thoma, Seufert, Zawodsky

selbst für den gebürtigen Ostpreußen Rennen und ist inzwischen zum Chef der Motorsportabteilung von Ford Europa aufgestiegen: Michael Kranefuß. In Anbetracht von Zakowskis Erfolgsbilanz gesteht er heute: „Ohne seine standfesten Autos hätten wir manches Mal schlecht ausgesehen.“

„Nur weil der Erich unbedingt seinen Willen durchsetzen mußte, hatten wir mal in einer Saison jede Menge Motorschäden“, erinnert sich Kranefuß. Mittlerweile soll dieser Charakterzug allerdings nicht mehr so ausgeprägt sein wie in der Anfangszeit. Geblieben ist Zakowski jedoch der Ehrgeiz, bessere Rennwagen auf die Räder zu stellen als seine Konkurrenten.

Der ehemals amateurhaft geführte Rennstall hat längst Proficharakter und verfügt über einen ansehnlichen Etat, den sich der PS-Hexenmeister von der Industrie finanzieren läßt: „Wenn ich heute noch Geld aus meiner eigenen Tasche beisteuern müßte, wie das früher der Fall war, würde ich wahrscheinlich aufhören mit der Rennerei, denn dann wäre meine Existenz gefährdet.“

Seine Existenz, das sind zwei Betriebe in Neuhäusel und Niederzissen, in denen es in erster Linie darum geht, Magirus-Lastwagen zu verkaufen und zu warten. Als 1969 die Rennabteilung den Betrieb finanziell deutlich tangierte, wurde sie umgehend in die Firmenbilanz mit einbezogen. Seither, so meint Zakowski, könne man davon ausgehen, „daß die Rennerei nicht an der Substanz meiner Firma zehrt, sondern vielmehr sich selbst

trägt und sogar ein bißchen Geld abwirft“. Über die Höhe des Gewinns schweigt er sich allerdings aus.

Entscheidend mitgetragen wurden die Erfolge des Zak-speed-Teams von seinen Spitzenmechanikern Helmut Barth, Ernst Hirsch und Bruno Bunk. Was sie in ihrer 200 Quadratmeter-Keller-

werkstatt unterhalb des Hauptquartiers in Neuhäusel zusammen mit dem Chef aus schlichten Serien-Escort machen, hat im rennfertigen Zustand grundsätzlich Anspruch auf vordere Plätze.

Letztes Beispiel für hochkarätige Rennautos aus Zakowski-Fertigung war der pechschwarze Escort II, den

Hans Heyer – nach einem eindrucksvollen Nürburgring-Debüt – auf dem Dünenkurs von Zandvoort in Schrott verwandelte. Der zweite kostspielige Ausritt innerhalb kurzer Zeit: Drei Wochen zuvor hatte Tourenwagen-Europameister Heyer den einzigen auf 15 Zoll-Rädern laufenden Escort seines Teams auf dem Nürburgring derart vehement in die Leitplanken gesetzt, daß an eine Instandsetzung nicht mehr zu denken war.

„Differenzen gab es deshalb zwischen Hans und mir nicht“, versichert Zakowski, „denn das Unfallrisiko müssen wir in unsere Rechnung schon mit einbeziehen. Viel wichtiger als die demolierten Rennwagen ist, daß dem Hans bei beiden Unfällen nichts passiert ist.“

Seinen Fahrern und Mechanikern imponiert der etwas übergewichtige, silberhaarige Meistersmacher durch zum Teil unkonventionelle Problemlösungen. So beispielsweise 1973 beim letzten und entscheidenden Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft, dem Sauerland-Bergpreis. Weil es vor Bergrennen keine richtige Gelegenheit gibt, Rennreifen auf die nötige Temperatur zu bringen, ließ der listenreiche Zakowski die Renn-Pneus in einer eigens mitgeführten Zwei-Mann-Sauna bei 120 Grad Celsius so lange schwitzen, bis sie die gewünschte Temperatur erreicht hatten. Der mittlerweile oft kopierte Trick trug Früchte: Meisterschaftsaspitant Dieter Glemser fuhr mit von Anfang an optimal haftenden Reifen auf den zweiten Platz, der in der Endabrechnung für den Titel reichte. ►



Erfolgsbilanz: Siegerkränze in der Werkstatt



Im Notfall auch Mechaniker: Erich Zakowski

Erich Zakowski

„Leicht hatte ich es nie“, beschreibt der 42jährige Kfz-Meister Zakowski seinen Werdegang. Nach einer ebenso hastigen wie abenteuerlichen Flucht aus Ostpreußen verschlug es den damals 15jährigen in ein norddeutsches Internierungslager bei Heiligenhafen. Seine ersten Schritte in die Welt der Motoren und des Rennsports machte er als Lehrling in der Werkstatt des seinerzeit bekannten Motorrad-Gespannfahrers Mittelstedt, bei dem er als „Schrauber“ und Beifahrer erstmals Rennluft schnupperte. Ein abruptes Ende dieser ersten Begegnung mit dem Motorsport besorgte dann die behördlicherseits verordnete Umsiedlung ins westfälische Dortmund, wo er zunächst

ein halbes Jahr Arbeitslosigkeit zu überbrücken hatte.

Nach einem kurzen Intermezzo als Bergbaulehrling wandte er sich mit 17 Jahren wieder dem Kfz-Handwerk zu: als Lehrling bei Opel.

1959 machte sich Erich Zakowski, der bei einem Sieg eines seiner Autos spontan wildfremde Menschen umarmt und bei einer Niederlage am liebsten das Handtuch werfen möchte, selbstständig. In dem zwischen Koblenz und Montabaur liegenden 2000-Seelen-Dorf Neuhäusel legte er den Grundstein für die eigene Firma, deren erste Gewinne ihm die Basis für sein Engagement im Rennsport boten.

Ausgelöst wurde der Entschluß, Rennen zu fahren, durch den Engländer Ralph

Broad, „der 1968 mit seinen 1300er Broadspeed-Escorts auf dem Nürburgring die Konkurrenz das Fürchten lehrte und mir enorm imponierte“. „Zak“, wie Erich Zakowski von Freunden genannt wird, machte sich nach diesem Erlebnis sofort daran, einen unfallbeschädigten Escort in einen Renntourwagen zu verwandeln.

Als Inhaber einer Ford-Vertretung hatte er dafür nicht gerade die schlechtesten Voraussetzungen. Außerdem versuchte er, seine Kontakte zu den damals schwer zugänglichen englischen PS-Küchen auszubauen, um die Ersatzteilversorgung zu sichern. Eine wichtige Voraussetzung für derlei Aktivitäten war, mit der 1968 gegründeten Motorsportabteilung von Ford zu einer für beide Partner erspriesslichen Zusammenar-

beit zu kommen. Zakowskis Bemühungen hatten Erfolg: Bis heute unterstützt Ford das Zakspeed-Team nach Kräften.

Zeit für andere Dinge findet der Firmenchef und Rennstall-Regisseur immer erst am Ende einer Saison. Aber auch diese Mußestunden widmet er zur Hälfte dem Automobil: einem einst als Wrack günstig erstandenen und mit viel Liebe wieder aufgebauten Ferrari Dino, für den er allerdings keine Papiere vorweisen kann.

Die andere Hälfte seiner Freizeit gehört der Familie und drei Pferden. Er weiß auch schon, was er tun wird, wenn er eines Tages mit der PS-Zucht aufhören sollte: Pferde züchten. „Bis dahin“, versichert er, „wird aber noch viel Zeit vergehen.“

Harald Kaiser



Der Konkurrenz meist eine Nasenlänge voraus: Zakspeed-Escort

Aufgelöst: Formel Vau Deutschland

Als erster Schritt auf dem Weg zu einer VW-Motorsport GmbH wurde der Verein Formel Vau Deutschland auf Beschluß der Hauptversammlung aufgelöst. Weiterbestehen wird zunächst der Verband Formel Vau Europa, unter dessen Regie das Rallye-Engagement fortgeführt wird, für das neuerdings eine eigene Werkstatt zur Verfügung steht. Beibehalten wird auch der VW-Goldpokal der Formel Super Vau.

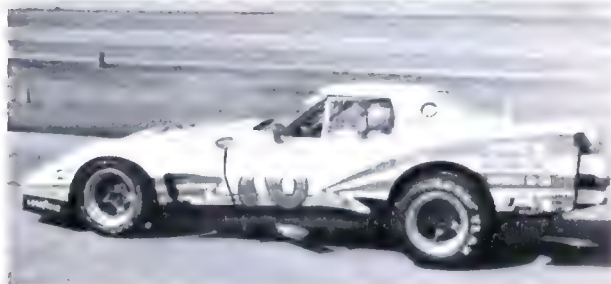
Während für nationale Lizenzfahrer der Formel Vau 1300 in diesem Jahr ein ONS-Pokal ausgeschrieben ist, gibt es für die internationalen Lizenzfahrer keine eigene Meisterschaft mehr.

Porsche: weniger Leistung

In den Bereich der Fabel hat Porsche allzu optimistische Leistungsangaben für die Rennversionen des Carrera turbo verwiesen. „Die Gruppe 5 (Spezial-Produktionswa-

Renn-Corvette in Serie

Eine Serie von zwölf Renn-Corvetten mit 8,2 Liter Hubraum und 725 PS baut John Greenwood, 1975 Sieger des letzten Laufes zur amerikanischen IMSA (International Motor Sport Association)-Meisterschaft. Sieben dieser Sonderbauten sind bereits einsatzfähig. Kostenpunkt für eine 1330 Kilogramm schwere Corvette ohne Motor und Kraftübertragung: 20 000 Dollar.



Über 1,3 Tonnen schwer und 725 PS stark: Renn-Corvette

gen)-Version wird mit einem 2,8 Liter-Motor rund 600 PS (441,6 kW) haben“, erklärte Pressesprecher Manfred Jantke. 470 PS (345,92 kW) traut er der 2,1 Liter-Version zu, die der Kölner Tuner Erwin Kremer ebenfalls in der Markenweltmeisterschaft einsetzen will. Sie darf wegen ihres geringeren Hubraums 110 Kilo leichter sein als der Carrera mit 2,8 Liter Hubraum. Das für Jochen Mass und Jacky Ickx vorgesehene Werksauto

erfährt nach einem ersten Test in Paul Ricard einige formale Änderungen, um die Temperaturen im Kühlluft-System zu senken. Vor einem weiteren Test in Paul Ricard ist außerdem noch ein mehrere tausend Kilometer langer Rütteltest vorgesehen.

9. Mai: GP Schweiz

Auch 1976 hat die Schweiz wieder ihren eigenen Grand Prix. Er findet am 9. Mai, wie schon im Vorjahr, auf

der Rennstrecke von Dijon (Frankreich) statt. Das Rennen zählt jedoch auch in diesem Jahr nicht zur Fahrerweltmeisterschaft.

Geld-Nöte

Mit der Erkenntnis, daß es keinen Sinn habe, auch 1976 weiter zu kleckern, endete in München eine Besprechung zwischen BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch und der Freiburger Tuning-Firma GS. Deren Rennchef, Dieter Basche: „Wir haben zwar immer einen achtbaren Gegner abgegeben und auch in den beiden letzten Jahren die deutsche Rennsportmeisterschaft mitgeprägt, doch im Stadium der entscheidenden Materialschlachten immer den kürzeren gezogen.“ Im Einvernehmen mit Neerpasch beschloß Basche daher, 1976 zu klotzen: Zwei neue BMW 2002 sollen aufgebaut und Basches bisherigem Fahrer Jörg Obermoser und dem Super V-Seriensieger Keijo Rosberg zur Verfügung gestellt werden. Einziger Nachteil: Für den Einsatz des zweiten Autos fehlen 100 000 Mark. Basche: „Wenn wir das Geld nicht auftreiben, fahren wir 1976 nicht.“

Markenpokale 1976: Anfragen von Alfa und Citroen

Wie Pilze schießen 1976 die Markenpokale aus dem Boden, nachdem sich der nationale Renault 5-Pokal in zwei Jahren einen festen Platz beim Renn-Publikum erobert hat. Nach dem Junior-Cup, den der Verband Formel V mit VW Scirocco durchführen will, hat nun auch Alfa Romeo um die Genehmigung eines Alfasud-Pokals er sucht. Der von Auto-König in München veranstaltete Pokal basiert auf dem Alfasud TI, dem ein 4995 Mark teurer Tuning-Kit zur Rennreife verhelfen soll. Der Pokal, der sich in seiner Ausschreibung stark an das Reglement zum Renault 5-Pokal anlehnt, hat auch dessen



Rennreife durch Tuning-Kit: Wettbewerbs-Alfasud TI



Wahrscheinlich bald in Deutschland: Pop-Cross

Preisgeldsystem übernommen: Summen von 300 bis 20 Mark für die Plätze eins bis 15, ein Jahresendklassement mit Preisen zwischen 10 000 und 200 Mark.

Kaum lag die Vor-Ausschreibung dieses Alfasud-Pokals der Motorsport-Behörde vor, klopfte Citroen an: Im Rahmen einer Europa-Serie, in der 2 CV durch schweres Gelände watscheln, sollen auch einige Läufe in der Bundesrepublik ausgetragen werden. Die Modifikationen der Enten für diese Serie, die unter der Bezeichnung Pop-Cross firmiert, besteht im wesentlichen im Entfernen der hinteren Türen.

Erster Fahrbericht: neuer Mercedes

Was der Daimler-Benz-Vorstand (Im Foto: Entwicklungschef Scherenberg) unter Planen noch geheimnisvoll abdeckt, ist inzwischen zum fertigen Produkt gereift: der neue kleine Mercedes, Nachfolge-Modell der 1968 debütierenden Strich-8-Baureihe. Für *auto motor und sport* standen die neuen Typen, die eine Hubraumskala von zwei Litern bis 2,8 Litern erfassen und in denen auch sämtliche bislang schon produzierten Dieselmotoren geliefert werden können, für erste Fahrindrücke zur Verfügung. Der Bericht wird den formal den Modellen der S-Klasse ähnelnden Mercedes im Detail zeigen, wird eine Übersicht über die ungewöhnlich reichhaltige Modellpalette bringen und wird auch darauf eingehen, wo der Neue dem Alten technisch voraus ist.



Der älteste Zweizylinder

Seit 1948 gibt es den berühmten 2 C von Citroën, und seit dieser Zeit noch es zweizylindrig unter seiner gewölbten Motorhaube. Zunächst sehr bescheiden mit kärglichen neun PS und zierlichen 375 cm³ Hubraum, später immer etwas stärker, bis mit 28 PS aus 600 cm³ ein Ende erreicht war. In einer Typengeschichte zeigt *auto motor und sport* die Entwicklung dieses französischen Volkswagens, der sich auch auf dem deutschen Markt Freunde sammeln konnte.



Der teuerste Vierzylinder

Wer über 40 000 Mark für ein Auto ausgibt, erwartet im allgemeinen nicht daß zum Antrieb bloß vier Zylinder zur Verfügung stehen. Doch bei neuen Lotus Elite ist solcher Snobismus Wirklichkeit; der Dampf stammt aus vier Töpfen, die jeweils mit vier Ventilen bestückt sind. So bringt es das Sechzehnventiler auf 150 PS, die ausreichen, den flachen Viersitzer über 200 km/h schnell zu machen. *auto motor und sport* testete das Spitzenprodukt von Lotus.



Was darf die Polizei?

Polizisten sind in ihren Entscheidungen zwar nicht völlig frei, doch auch nicht total unfrei. Der sogenannte Ermessens-Spielraum bleibt – und damit etwas, was für den Autofahrer wichtig sein kann. Ein Bericht schildert, wie groß der Spielraum ist.

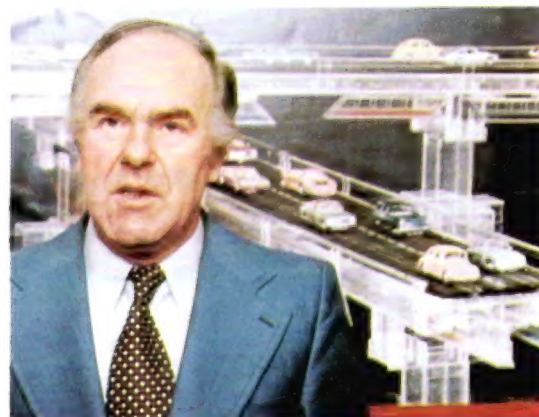
Formel Kraft

Um Formel 1-Motoren geht es in einem Artikel von Karl Mauer. Die Ungetüme mit acht oder zwölf Zylindern sind inzwischen bei knapp 500 PS angekommen und blicken auf eine rund zehnjährige Entwicklungszeit zurück. Wie es mit der jetzigen Formel 1 begonnen hat und welche Spitzenleistungen noch zu erwarten sind, zeigt der Bericht in Heft 3.



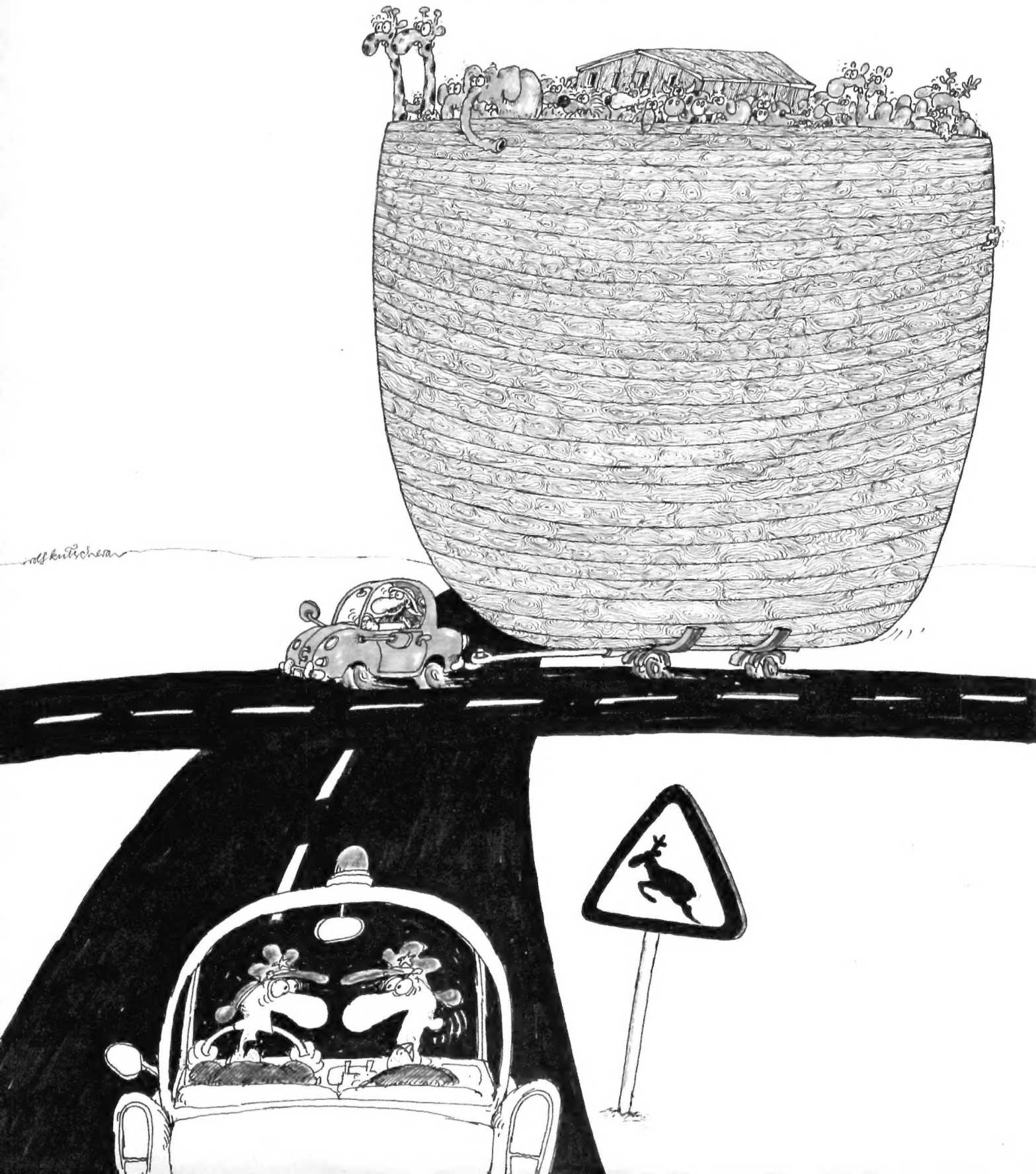
Verkehr verkehrt?

Theo Romahn, Diplom-Ingenieur und Städteplaner in Düsseldorf, macht sich Sorgen um die Entwicklung des Individualverkehrs. Künftig wird der engagierte Architekt regelmäßig Kolumnen schreiben und darin Verkehrsprobleme untersuchen. Sein erster Beitrag beschäftigt sich mit der Zweckentfremdung der Mineralölsteuer und den Konsequenzen.



CAR TOON

Auto und Boot



Technik rund ums Auto von A-Z

Nach unerwartet starker Nachfrage,
ab sofort wieder lieferbar!

Das Technik-Lexikon von auto motor und sport.
Für Fachleute und solche, die's werden wollen. Für Schulen,
Verbände, Firmen und Werkstätten. Auto-Technik von
„Abblendlicht“ bis „Zylinderzahl“ –
ausführlich erläutert und darstellend
illustriert.

Und so bekommen Sie Ihr Auto-Lexikon
Technik: Einfach untenstehenden
Coupon ausfüllen und den Betrag
auf das angegebene Konto überweisen.

Auto-Lexikon Technik

**auto
motor
und
sport**

Bestellung Auto-Lexikon Technik

Bitte senden Sie mir:

____ Exemplar(e) Auto-Lexikon
Technik zum Preis von DM 16,–
zuzügl. DM 2,– Porto.

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit
dieser Bestellung auf das
Postscheckkonto 6724-704
überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei.

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Lieferung nur bei Vorauszahlung.

MOTOR-PRESSE STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

(Bitte Ihre genaue Anschrift
möglichst in Druckbuchstaben
angeben.)

Name _____

()
PLZ, Ort _____

Straße _____

Datum _____

Unterschrift _____

Bitte ausschneiden und absenden.

AMS 2/76

A man with a mustache, wearing a light blue cowboy hat, a tan long-sleeved shirt, and a dark brown vest, is sitting on a dark horse. He is looking directly at the camera with a serious expression. He holds a lit cigarette in his right hand. The background is a soft-focus green field.

**Marlboro.
Der Geschmack
von Freiheit
und Abenteuer.**



Hol Dir den vollen Geschmack der Marlboro.